SKRZYDLATA·POLSKA

7

1933

ORGAN·AEROKLUBÓW



1 zł



VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne—Ministerstwu Komunikacji, które posiada Departament Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny, studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Kierownictwo Zaopatrzenia Aeronautyki.

Departament Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Chałubińskiego 4, tel. 552-00. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny—Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 31.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 119.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Targowa 74, Dyr. P. K. P., pokój 620.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa w Polsce. Zarząd Główny — Warszawa, Filtrowa 59 m 11, tel. 8.42-40.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dywizjon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-03-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Instytut Techniki Szybownictwa—Lwów, Politechnika.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej—Lwów, Politechnika.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Politechnika Lwowska — studjum lotnicze na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły techniczne: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi, we Lwowie i w Łucku — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L.O.P.P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych—Warszawa,Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Kolo Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A.R.P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Ujazdowska 32, tel. 9-33-77.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski, Lwowska 5, tel. 9-33-00, lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Krakowski — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski — Kalecza 20-a, tel. 106-84.

Poznań. Aeroklub Poznański — ul. Marcinkowskiego 18.

Wilno. Aeroklub Wileński — Zygmuntowska 4 m. 2.

Katowice. Aeroklub Śląski — skrz. poczt. 391.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 119.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

Gdańsk. Aeroklub Gdański — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11; lotnisko — Rumja pod Gdynią.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Puławska 2a.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Doświadczalne Warsztaty Lotnicze Sp. z o. o. — Warszawa-Okęcie, tel. 9.71-22.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

H. Liefeld i S. Schiffner sp. z o. o. — Warszawa, Wolność 5.

Wytwórnie szybowców.

Warsztaty Szybowcowe Sp. z o. o. — Warszawa, lotnisko cywilne. Tel. 9.17-46.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe. Przewóz lotniczy pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, port lotniczy — 8-08-50 i 8-08--60.

Oddziały:

Bydgoszcz — port lotniczy, tel. 19-19.
Katowice — port lotniczy, tel. 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 — port lotniczy.
Lwów — pl. Marjacki 5, tel. 45-71 i 29-36 port lotniczy.
Poznań — port lotniczy — 67-11 i 78-45.
Gdańsk — Langfuhr, port lotniczy, tel. 415-31.
Brno — port lotniczy, tel. 38-266.
Bukareszt — Take Janescu 39, tel. 235-97.
Czerniowce — port lotniczy, tel. 537.
Galacz — port lotniczy.
Wiedeń — „Luftreisebüro", Kaerntnerring 5, tel. R. 28-1-21.
Sofia — Benkovski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31.

SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

Warunki prenumeraty:

w kraju rocznie	zł.	10.—
półrocznie ...	zł.	5.50
kwartalnie ...	zł.	3.—
numer pojedyńczy	zł.	1.—
zagranicą rocz.	fr. szw.	8.—
półrocznie ...	fr. szw.	4.—

Prenumeratę zaległą oblicza się podług normy kwartalnej.

Ceny ogłoszeń:

cała strona ...	zł.	300.—
pół strony... ...	zł.	180.—
jedna czwarta str.	zł.	100.—
jedna ósma str....	zł.	70.—

WYDAWNICTWO KOMITETU STOŁECZNEGO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

RADA REDAKCYJNA:

Radca R. Adamowicz, inż. S. Grzeszczyk, kpt. dr. T. Halewski, inż. L. E. Kwaśniak, ppłk. dypl. B. J. Kwieciński, prof. S. Łukasiewicz, kpt. J. Meissner, inż. St. P. Prauss, rektor prof. T. Pruszkowski, inż. St. Rogalski, prezes J. Rudowski, kpt. St. Skarżyński, inż. J. Wędrychowski, prof. Cz. Witoszyński. Jako delegat Wydawcy — radca St. Floryanowicz, prezes Kom. Stoł. L.O.P.P.



REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI

WARSZAWA, LWOWSKA 5 — TEL. 9.33-00 — KONTO P.K.O. 9511

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. 25 gr., 2—3 egz. 50 gr., 4—6 egz. 60 gr., 7—15 egzempl. 70 groszy.

„SKRZYDLATA POLSKA" JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA".

ZMIANA TYTUŁU NASTĄPIŁA DNIA 1 LIPCA 1930 ROKU

PO WŁĄCZENIU DO „MŁODEGO LOTNIKA" „PILOTA"

W dniu 2 sierpnia r. b. wraca do Warszawy chluba rycerzy skrzydlatych Polski,

Kpt. STANISŁAW SKARŻYŃSKI.

Cała Warszawa wyjdzie na Jego powitanie na lotnisku.

POLSKIE LINJE LOTNICZE

„LOT“

ZARZĄD: WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 138

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od dn. 1 maja do dn. 30 sierpnia 1933 roku

Czas lokalny

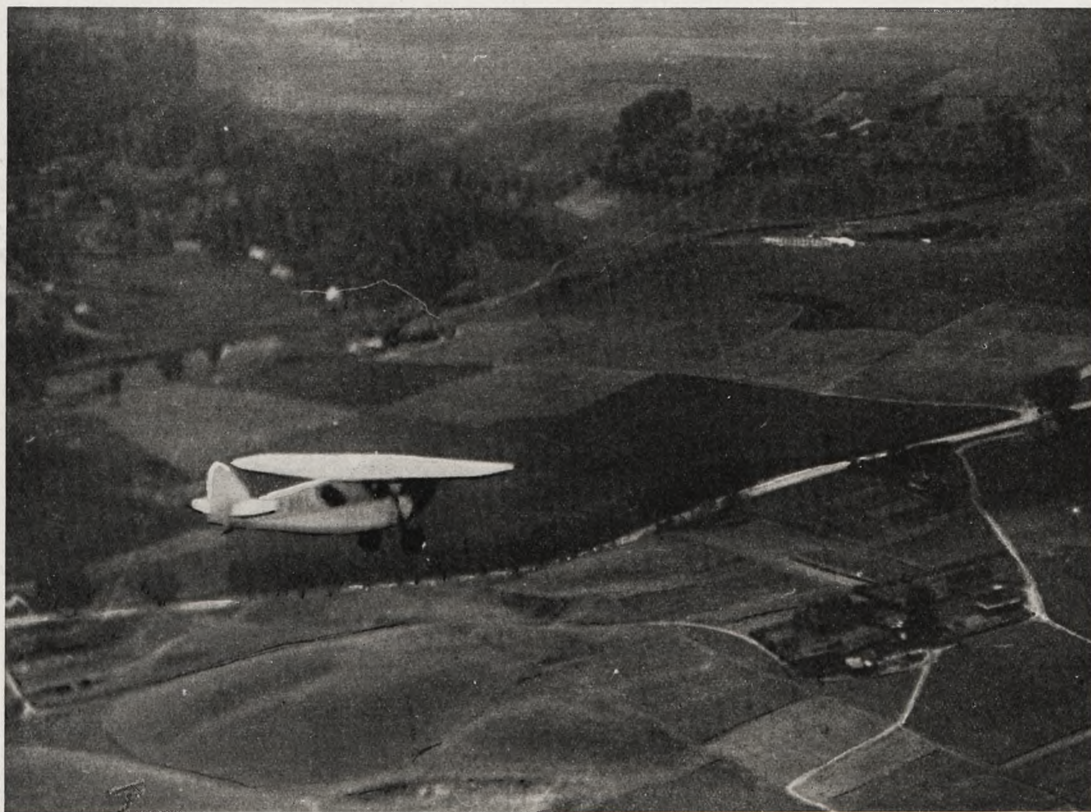
o. 15.30	WARSZAWA	p. 11.30
p. 17.40	GDAŃSK (DANZIG), GDYNIA	o. 9.20
o. 15.45*	WARSZAWA	p. 9.50*
p. 17.35*	BYDGOSZCZ	o. 8.00*
o. 16.00	WARSZAWA	p. 10.10
p. 18.10	POZNAŃ	o. 8.00
o. 16.30	WARSZAWA	p. 10.00
p. 18.30	KATOWICE	o. 8.00
o. 6.50	WARSZAWA	p. 19.15
p. 8.35	KRAKÓW	o. 17.30
o. 9.00*	KRAKÓW	p. 17.[illegible]*
p. 11.00*	BRNO	o. 15.05*
o. 11.15*	BRNO	p. 14.50*
p. 12.05*	WIEN	o. 14.00*
o. 17.45*	KRAKÓW	p. 8.30*
p. 18.25*	KATOWICE	o. 7.50*
o. 7.10	WARSZAWA	p. 17.40
p. 9.45	WILNO	o. 15.05
o. 10.10*	WILNO	p. 14.40**
p. 13 40*	RIGA	o. 13.10**
o. 14 10*	RIGA	p. 12.40**
p. 16 00*	TALLINN	o. 10.50**
o. 10.30	WARSZAWA	p. 15.20
p. 12.45	LWÓW	o. 13.05
o. 13.10*	LWÓW	p. 12.40**
p. 15.45*	CERNAUTI	o. 12.05**
o. 16.10*	CERNAUTI	p. 12.40**
p. 19.10*	BUCURESTI	o. 8.40**
o. 8.50**	BUCURESTI	p. 14.30*
p. 11 00**	SOFIJA	o. 12.20*
o. 11 30**	SOFIJA	p 11.50*
p. 13.20**	THESSALONIKI	o. 10 00*

Objaśnienie znaków: o — odlot, p — przylot. * — Samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki. ** — Samoloty kursują we wtorki, czwartki i soboty. Bilety na przelot Polskiemi Linjami Lotniczemi „LOT“ nabywać można również w „Ośrodku propagandowym“ L.O.P.P., Warszawa, Ś-to Krzyska 12.

SKRZYDLATA »POLSKA«

Rok IV (X) LIPIEC 1933 Nr. 7 (105)

Z PIERWSZEGO LOTU PÓŁNOCNO-WSCHODNIEJ POLSKI



RWD-4 Aeroklubu Lwowskiego nad malowniczą ziemią wileńską. *Fot. A. Piotrowski.*

NA WIDNOKRĘGU

PROBLEM WOJSKOWYCH

W całym polskim sporcie żywą dyskusję wywołała ostatnio sprawa należenia do klubów sportowych wojskowych.

Kwestja udziału pilotów wojskowych w zawodach lotniczych jest jednym z najbardziej żywych tematów naszego lotnictwa. Miarodajne czynniki interesowały się nią oddawna i były już próby rozstrzygnięcia jej. Przypomnimy tu, że w roku 1931 wyszedł rozkaz zabraniający pilotom wojskowym brania udziału w zawodach i konkursach. Wyjątek zrobiony był tylko dla zawodów zagranicznych, w których piloci wojskowi mogli uczestniczyć. Motywem tego zarządzenia była troska władz lotnictwa wojskowego o trening pilotów młodych, którzy — gdyby rzeczywiście nasi piloci wojskowi zawiele w klubach latali — mogliby być pozbawieni swego minimum. Zakaz ten trwał rok. Życie samo udowodniło, że stosunek udziału w zawodach pilotów wojskowych (powiedzmy lepiej: zawodowych) i cywilnych (nazwijmy ich — amatorami) nie wymaga interwencji. Jak tylko kluby wyszkoliły większą ilość turystów — ilość „cywilów" biorących udział w zawodach zaczęła przekraczać 80%, a nigdy nie była mniejsza od połowy ogólnej liczby zawodników danego konkursu. W roku ubiegłym Pan Szef Departamentu Aeronautyki zniósł zakaz i odtąd, teoretycznie, piloci zawodowi zostali zrównani pod względem możności brania udziału w zawodach z pozostałemi kategorjami pilotów.

Musimy zaznaczyć, że kwestja wojskowych w sporcie lotniczym rozpatrywana była tylko na płaszczyźnie racjonalizacji latania w klubach i że żadne inne momenty, jakie występowały w innych gałęziach sportu, u nas nie istniały i, zapewne, nigdy istnieć nie będą.

Ale „problem wojskowych" w sporcie lotniczym jest znacznie przez to poważniejszy. Żadne takie czy inne zarządzenie władz wojskowych nie zdoła go załatwić, bo punkt ciężkości zagadnienia znajduje się w samym sporcie. To jest zagadnienie klubów lotniczych, jako komórek sportu lotniczego i dlatego my, jako organ aeroklubów, winniśmy w tej, tylko pozornie „wojskowej" sprawie głos zabrać.

Zupełnie słuszne są objekcje wysuwane przez władze wojskowe. Interes państwowy musi górować. Piloci wojskowi mają już latanie w wojsku, samoloty klubowe należałoby więc zostawić tym pilotom, którzy nie mają okazji do latania na samolotach wojska, a więc rezerwie, p. w., a wreszcie turystom. Nie należy wyrabiać asów kosztem minimum treningu masy. Ale z drugiej strony nie można — ba, nie wolno! — zamykać w sporcie drogi tym, którzy chcą się jemu oddać i — dodajmy to odrazu — mają do tego wielkie prawo. Pilot myśliwski — a więc z reguły lotnik ekstra klasy — nie ma okazji w wojsku do odbywania rajdów, które go mogą najbardziej interesować. Jego latanie służbowe ogranicza się do lotów akrobatycznych nad lotniskiem. Wielu czołowych lotników wojskowych, wiedząc o ograniczeniach, jakie w interesie treningu ogółu pilotów muszą kluby stosować wobec pilotów wojskowych, zawodowych — nie próbują nawet wstępować do klubów, chociaż kluby „przygarnęłyby" ich chętnie. Boć i klubom zależy na dobrych, wytrawnych lotnikach, mimo że nie pochodzą oni z ich szkół i nie są zżyci ze zwyczajami i swoistą ideologją klubów. Są zawody tego rodzaju, gdzie tylko poziom wyszkolenia i uzdolnienie mogą być brane pod uwagę, a odpadają wszystkie inne, normalnie w klubach przyjęte względy, jak np. to, aby jedni i ci sami nie brali udziału w zawodach zaczęsto, albo aby zawodnicy brali czynny udział w pracach organizacyjnych klubu.

Z jakiejkolwiek strony będziemy podchodzili do zagadnienia, natkniemy się zawsze na tę samą odpowiedź: sprawa udziału pilotów zawodowych w sporcie lotniczym nie może być pozostawiona nadal biegowi życia, lecz musi być jakoś praktycznie rozwiązana.

Nie możemy zamykać drogi do sportu pilotom wojskowym, a jednocześnie nie możemy oddać im naszych samolotów, naszych funduszów, bo nie po to znalazły się one w rękach klubów, by latali na nich oficerowie.

Dochodzimy do wniosku, że pilotów wojskowych, pilotów zawodowych, albo jeszcze lepiej: tych wszystkich, którzy mają możność stałego latania po za klubem — należałoby wydzielić w oddzielne grupy, dać tym grupom autonomję i pozwolić, aby mogły się samodzielnie rozwijać. Wielkiej pomocy tej kategorji członkom klub nie będzie mógł użyczyć, ale nie wątpimy, że sami oficerowie znajdą środki na uprawianie przez siebie sportu lotniczego, o ile tylko całe zagadnienie ich udziału w sporcie będzie postawione w sposób właściwy. Nie wątpimy również, że władze wojskowe nie odmówią swej pomocy i na ten cel. W razie zawodów, klub będzie mógł stosować pewien klucz przy obsadzaniu załóg. Zależnie od rodzaju konkursu (zagraniczny, czy np. wewnętrzno-klubowy; załóg, czy maszyn) klub będzie mógł mniejszy lub większy procent ilości wysyłanych na zawody samolotów przeznaczyć grupie „zawodowców", która już sama postawi wnioski co do nazwisk. Mamy wrażenie, że w ten sposób uda się rozwiązać wiele ubocznych problemów, o których wiemy, choć ich nie przytaczamy.

Że projekt taki możliwy jest do zrealizowania i że uznawany jest za celowy, przekonamy się — zdaje się — niebawem. Jak się dowiadujemy, grono oficerów zwróciło się do jednego z klubów, posiadającego większą ilość pilotów, o stworzenie grupy oficerów lotników. Inicjatorzy zapewniają klub, że zdobędą się na sprzęt dla swojej grupy i że będą dążyli do coraz mniejszego obciążenia klubu. O ile wiemy, projekt został bardzo przychylnie przez klub przyjęty. Również dowództwo pułku, z którego pochodzą wymienieni oficerowie, odniosło się do tej sprawy życzliwie, zapewniając o możliwościach przyjścia z pomocą grupie w postaci przydzielenia samolotów, paliwa i t. p.

Należy więc spodziewać się, że będziemy mieli wkrótce realny przykład rozwiązania „problemu wojskowych". Chcielibyśmy tylko zauważyć, że wymienione wyżej grupy pilotów powinny obejmować nietylko oficerów, ale wszystkich pilotów zawodowych w zrozumieniu niniejszego artykułu. Bo inaczej problem rozwiązany nie będzie, lecz tylko zmieni swoją nazwę.

Dr. T. Halewski, kpt. pil.

Polskie lotnictwo sportowe a zagadnienie ubezpieczeń personelu

Nasze lotnictwo sportowe w swym żywiołowym rozpędzie szereg zagadnień rozwiązywało bardzo szybko. Są jednak problemy zupełnie albo prawie zupełnie nietknięte. Nic dziwnego: ilość osób pracujących w klubach i dobrze znających sprawy sportu lotniczego jest ograniczona a nadto środki klubów na badania obcych urządzeń są znikome lub wcale nie istnieją.

Do nierozwiązanych dotychczas przez polskie lotnictwo sportowe zagadnień należy sprawa ubezpieczeń.

Przypomnę tylko, że nasze rzesze lotnicze, zgrupowane w szeregach klubowych zdają sobie z ważności tego problemu należycie sprawę. Zebranie przedstawicieli klubów, zwołane przez Aeroklub Warszawski w marcu b. r., wśród szeregu najważniejszych tematów aktualnych naszego lotnictwa sportowego wysunęło kwestję ubezpieczeń. Jako referent tego punktu porządku dziennego, zdołałem zebrać dość poważny materjał zagraniczny i opinje naszych ośrodków klubowych. Sam temat był już rozpatrywany przez zebrania Rady Klubów Afiljowanych, a nawet Aeroklub Poznański miał swego czasu mandat przygotowania materjału polskiego i referat ostateczny.

Mówiąc o ubezpieczeniach, można mieć na względzie sprzęt i personel. Ubezpieczenie sprzętu, t. zw. aerocasco, istnieje w naszych klubach oddawna. Aeroklub Warszawski ma ubezpieczone prawie wszystkie swoje samoloty turystyczne wyższej klasy (RWD-5, RWD-4). Na przeszkodzie do rozwoju tego rodzaju ubezpieczeń stoją wysokie stawki, pobierane przez przedsiębiorstwa asekuracyjne oraz liczne zastrzeżenia, przy których uzyskanie odszkodowania staje się w bardzo wielu wypadkach iluzoryczne. Nasze towarzystwa pobierają od 14 do 18% sumy, na jaką jest samolot ubezpieczony. Przy takich stawkach kluby mogą zaledwie małą ilość samolotów ubezpieczyć. A mała ilość ubezpieczonego sprzętu wpływa, znowu, na wysokość składki. Toteż w tej dziedzinie kluby muszą podjąć wspólną akcję, wybrać jedno towarzystwo i z niem zawrzeć wspólną umowę.

Ubezpieczenia sprzętu nie mają jednak stanowić tematu niniejszego artykułu. Chodzi nam o drugi rodzaj ubezpieczeń, o ubezpieczenia personelu.

Zanim przejdziemy do podania projektów konkretnych rozwiązań tego problemu, zastanowimy się w ogólności nad kwestją bezpieczeństwa ludzi latających oraz nad zagadnieniem specjalnego traktowania personelu latającego, który to problem łączy się organicznie ze sprawą bezpieczeństwa lotniczego.

Potrzebę specjalnego traktowania służby w lotnictwie doskonale ujął wstęp do dekretu króla Italji o ubezpieczeniach lotniczych. Przytoczę tu wspomniane orędzie dosłownie:

„Jeżeli siła lotnicza uzależniona jest od gatunku sprzętu, to główna jej wartość polega na zdolności załogi. Ta znowu zależy od przysposobienia i zapału ludzi.

Od chwili, kiedy wszystkie jednostki lotnicze Królestwa zostały zjednoczone, uznano za potrzebne, by lotnicy, ze względu na specjalne niebezpieczeństwa, na które normalnie są narażeni podczas wykonywania zadań swego zawodu, zostali obdarzeni znacznemi korzyściami materjalnemi, w przekonaniu, że w ten sposób zostanie podniesiony stan moralny, bez którego nie sposób rozkrzewić zapał nieodzowny a potrzebny do tak ciężkiej służby.

Statystyki wykazują, że przeciętnie około 65 pilotów rocznie przepłaca życiem niepewność karjery, która nie da się porównać z żadną inną, uzależnioną od służby państwowej.

Ten fakt wpłynął na postanowienie towarzystw asekuracyjnych niepodejmowania w zasadzie żadnej akcji, któraby miała na celu ubezpieczenia lotników na życie. A jeżeli w wyjątkowych wypadkach umowa taka została zawarta, wymagane premje są tak wysokie, że w praktyce nie są one do przyjęcia.

Ponieważ jednak wypadki (które w lotnictwie prawie zawsze są bardzo ciężkie, a należą do normalnej możliwości karjery lotniczej) zdarzają się, należy lotników ubezpieczać, by rodziny dotknięte nieszczęściem nie cierpiały niedostatku a nawet i nędzy.

Zapewnienie naszej służbie lotniczej tego ubezpieczenia nie tylko zdaje się być obowiązkiem społecznym, lecz da i duże korzyści, wytwarzając u lotników spokój ducha, niezbędny do podjęcia niebezpieczeństw, związanych z ich służbą".

Potem następuje ustawa wyszczególniająca prawa do ubezpieczenia personelu lotniczego na skutek wypadku.

We wszystkich prawie państwach istnieją dla personelu lotniczego, szczególnie wojskowego, ubezpieczenia ze strony państwa. Tak więc Francja ustawą z dnia 30 marca 1928 r. definitywnie ujęła sprawę ubezpieczenia tak osób wojskowych, jak rezerwy (Loi du 30 mars 1930 r., relativ au statut du personel navigant de l'aeronautique). Czechosłowacja podobnie rozwiązała tę sprawę ustawą z dnia 6 czerwca 1924 r. (intimat Prezydjum Rady Ministrów z dnia 7 czerwca 1924 r. L. 13028/24 m. r.). To samo dotyczy Rumunji, która w 1928 r. rozstrzygnęła ten problem także i w stosunku do rezerwy. Inne państwa zdecydowanie załatwiły tę sprawę zrównując personel wojskowy pod względem ubezpieczeń lotniczych z lotnikami cywilnymi rezerwy, latającymi w klubach lotniczych. W Niemczech, wzorując się na ubezpieczeniach zagranicznych, wprowadzono obowiązek ubezpieczenia sprzętu, w odniesieniu zaś do lotników istnieją pewne dane ku temu, by sądzić, że ci są ubezpieczani przez kluby lub osobiście.

Organizując swego czasu Aeroklub Akademicki w Krakowie, zostałem postawiony wobec konieczności zastanowienia się nad tem zagadnieniem.

Członek Rady Klubu prof. Uniw. Jag. dr. Stanisław Gołąb na posiedzeniu Rady i Zarządu w szerokiem przemówieniu ujął konieczność wprowadzenia ubezpieczeń w Klubie. Powołał się na ubezpieczenia studentów Akademji Górniczej, odbywających praktykę w kopalniach lub hutach. Godząc się z tem, latem 1928 r. Zarząd A. A. K. ubezpieczył pilota instruktora oraz trzech uczniów w Poznańsko-Warszawskiem T-wie Ubezpieczeń. W następnych latach, wskutek braków funduszów na ten cel, z ubezpieczenia zrezygnowano. Inne kluby nie znalazły sposobności do rozwiązania na swych terenach tego zagadnienia. Przed dwoma laty poruszyłem na zebraniu Rady Klubów zagadnienie ubezpieczeń i od tej chwili datują się pewne już tendencje załatwienia palącego problemu na terenie klubowym. Jednak nie zawsze delegaci klubów wypowiadali się za ważnością tego zagadnienia. Minął rok i wszyscy stanęli wobec faktów, które konieczność ubezpieczenia nietylko zaktualizowały, lecz także zrealizowały. Mianowicie opłaty ubezpieczeniowe wprowadziły szkoły szybowcowe, rozwiązując zagadnienie narazie tymczasowo. Od wszystkich opłat szkolnych i treningowych wpłacają latający na szybowcach 20% na fundusz pomocy, t. j. pierwszą pomoc w razie uszkodzenia w wypadku lotniczym. Jak daleko pozostała w tyle odpowiedź na te zagadnienia w stosunku do całości latania w naszych klubach?!

Wszyscy pamiętamy o ofiarach sportu lotniczego. W pamięci mej głęboko wryły się słowa profesora Gołąba, który mniej więcej tak ujął zagadnienie, przy okazji rozpatrywania przez Klub Krakowski wniosków o ubezpieczenie personelu szkoły lotniczej:“ Wielu młodych chłopców, z trudem i wielkiem poświęceniem swych rodziców prowadzonych do najwyższego szczebla nauki, zapała do lotnictwa. Lotnictwo, rzecz piękna, nietylko porywa młodych, ale ono go pochłania. Powstrzymać odruchowego popędu naszej młodzieży nie jest nikt w stanie. Ale co będzie, gdy taki młody, w przeddzień ukończenia studjów staje się kaleką całkowitym lub niezdolnym na dłuższy okres czasu do jakiejkolwiek pracy?“ Wówczas nie znalazłem odpowiedzi na te pytania a zdecydowałem się na poparcie wniosku o wprowadzenie w klubie ubezpieczeń. Dodać muszę, że w motywach tych pominięto śmierć. Boć i ta jeszcze nie wypełnia tragizmu, nie kończy się ze zgonem kolegi lub koleżanki. Wiemy, że kluby przejmowały w całości obowiązek urządzenia pogrzebu i koszty związane z samą katastrofą. Ale na tym nie koniec. Zmarły nasz kolega — to student pracujący na siebie tylko i na swe studja; albo człowiek wolny, pracujący na siebie; albo członek rodziny pracujący dla starej matki, ojca, młodszego rodzeństwa; albo wreszcie mąż i ojciec rodziny, pracujący na pięknem nawet stanowisku. Czyż mamy przeprowadzić segregację i zamknąć dostęp do szeregów lotniczych tym ostatnim kategorjom ludzi? Jako kilkuletni sekretarz wojskowego funduszu inwalidzkiego lotniczego, spotykałem się z podaniami świadczącemi o tragicznem położeniu wielu rodzin po wypadku. I tak pilot jednego klubu, człowiek żonaty i obarczony rodziną, zabił się. Pan Minister Komunikacji przyznał 3.000 zł. jednorazowej zapomogi rodzinie. Znamy i inne przykłady doraźnej pomocy. Stwierdzić musimy, że nie jest to wystarczający sposób załatwienia całości ubezpieczeń lotniczych przez Państwo na wzór np. Italji lub Francji. Lotnictwo polskie dotychczas nie znalazło szerokiego zrozumienia swych potrzeb. Przypomnę niedawny fakt śmierci dwóch dżokejów na torze wyścigowym w Warszawie, a potem żądania społeczeństwa ubezpieczania dżokejów i samych wyścigów od wypadków. Żadne pismo w Polsce nie odniosło się w podobny sposób do lotników. W sporcie lotniczym ginie więcej ludzi aniżeli w sporcie konnym. Nawet tragedja zwycięzców Challenge‘owych nie nasunęła myśli o sposobie ubezpieczania lotników sportowych.

Ważny ten problem oprzeć pragnę na pewnej analogji u innych. Rozpatrując te zagadnienia zagranicą, napotkałem na konkretne rozwiązanie ubezpieczeniowe w Niemczech (w pewnej części klubów stale, na zawody obowiązkowe), w Czechosłowacji (wewnętrzne klubowe) i w Rumunji (tylko w lotach zagranicznych). Znany mi jest nawet fakt podobnego ubezpieczenia lotu zagranicznego u nas (lot mjra Karpińskiego).

Pozwolę sobie przedstawić system ubezpieczeniowy w Czechach. Zapadoczeski Aeroklub w Pilznie rozwiązał sprawę ubezpieczenia personelu w sposób następujący. Stale jest ubezpieczonych dwóch pilotów i dwóch pasażerów (mogą to być uczniowie) na dwóch samolotach latających równocześnie, w wysokościach następujących: na wypadek śmierci 40.000 koron, na wypadek trwałego inwalidztwa 80.000 k. i na wypadek choroby związanej z wypadkiem lotniczym dziennie 25 koron. Ogólna opłata roczna od dwóch pilotów wynosi 4.411 koron, od dwóch pasażerów 2.544 koron. W razie, gdy klub pragnie w jednym dniu wypuścić więcej samolotów (np. do lotów pasażerskich lub propagandy), wtedy wypełnia się specjalne zgłoszenia opłacając równocześnie stawkę dzienną od osoby, wynoszącą 82 korony i dającą prawo do ubezpieczenia na wypadek śmierci — 20.000 koron, trwałego inwalidztwa — 80.000, i choroby 20 koron dziennie. Opłata 82 korony ubezpiecza trzecią (w naszym przykładzie) załogę (pilot i pasażer). Zmiany latających osób muszą być tylko notowane w książkach pokładowych. W ten więc sposób klub może pozbyć się odpowiedzialności z tytułu wykonywania propagandy i lotów pasażerskich. Zaznaczam, że kluby czeskie często urządzają popisy, pokazy i loty pasażerskie, czerpiąc z tego gros swoich dochodów. Ten sposób rozwiązania ubezpieczeń powinien posłużyć naszej LOPP do wprowadzenia z klubami pewnego ramowego ubezpieczenia na loty dla LOPP.

Należy dodać, że stawki ubezpieczeniowe od samolotów, jakie płaci Aeroklub Zapadoczeski wynoszą od 8 do 12%, a więc są znacznie niższe od tych, jakie płacą kluby polskie.

Na takich samych, co opisane, zasadach opiera się ubezpieczenie w Aeroklubie Morawsko - Śląskim w Brnie.

Przejdę teraz do naszkicowania realnego — mojem zdaniem — projektu ubezpieczenia pilotów klubowych. Ubezpiecza się pilotów w ramach następujących: na wypadek śmierci — do 3—4.000 zł., na wypadek kalectwa — 6.000 zł. Gdyby ilość ubezpie-

czonych osiągnęła liczbę 100, kluby opłacałyby około 85 do 110 zł. rocznie od osoby.

Nazwałem ten sposób dość realny o tyle, że można byłoby go w niektórych miejscach uzupełnić, zaś co do składek, płaconych miesięcznie, należałoby ustanowić jakiś klucz. Pewną sumę wpłacałby klub, resztę zaś sam ubezpieczony. Gwarancję spłat przejąć musiałyby kluby a nie ubezpieczeni. Składka przypadająca na ubezpieczonego nie mogłaby miesięcznie przekraczać 3 zł. Resztę, t. j. 3—6 zł., musiałby płacić klub sam, ewentualnie wspólnie z instytucją państwową, udzielającą subwencyj. Mam na myśli Ministerstwo Opieki Społecznej.

Projekt ten nadaje się — według mnie — do dyskusji.

O jeszcze jednym wspomnę, tembardziej, że projektodawcą jego był ś. p. pułk. Jasiński, któremu idea lotnictwa sportowego była tak bliska. W ciągu pewnego okresu czasu ś. p. pułk. Jasiński patronował zmianom statutu Of. Funduszu Inwalidzkiego, które zresztą nie poszły po Jego myśli. Walne Zebranie członków inaczej ujęło sprawę i dopiero obecnie, po zapowiedzi p. pułk. Rayskiego, należy spodziewać się innych szat statutu. Ś. p. pułk. Jasiński naszkicował kilka zasad ubezpieczeniowych dla wojskowego korpusu lotniczego i tak powstał w 1930 r. projekt ubezpieczenia lotniczego, który dotychczas kształtów realnych i mocy ustawowej nie otrzymał, jako uznany poza Departamentem Aeronautyki M. S. Wojsk. za przedwczesny i zanadto obciążający — jakoby — skarb państwa. W międzyczasie wspólnie z ś. p. pułk. Jasińskim opracowaliśmy ramy funduszu ubezpieczeniowego lotniczego ogólnego, który to, jako mój projekt, wniosłem do Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. w dn. 25.XI.1930 r. Taki sam projekt w tym samym dniu doręczony został przez ś. p. pułk. Jasińskiego ówczesnemu wydziałowi Lotnictwa Cywilnego Min. Kom. Projekt ten ś. p. pułk. Jasiński później wycofał, a rozesłał tylko ankietę do szeregu osób, które dostarczyły nam, jako projektodawcom, wiele materjału dyskusyjnego. Na podstawie tego uzupełniliśmy nasz projekt i zdołaliśmy tak ułożyć I jego część.

Przepisy ogólne.

§ 1. Personel aeronautyki wojskowej służby czynnej i rezerwy, tak latający jak i techniczny oraz pomocniczy, który (praktycznie) w służbie wojskowej lub prywatnej poświeca się żegludze powietrznej, nadto personel latający żeglugi powietrznej, pracujący na linjach lotniczych w Polsce, zarejestrowanych przez Ministerstwo Komunikacji, oraz członkowie klubów lotniczych, uprawiających żeglugę powietrzną jako sport, tworzą pojęcie t. zw. polskiego personelu latającego.

Dyplomy i prawa tego personelu omawiają odpowiednie rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych i ustawa lotnicza z dnia 14/III. 1928 r. oraz rozporządzenia do niej wydane.

§ 2. Wszystkie wypadki lotnicze, które zdarzają się podczas obowiązujących lotów lotnictwa wojskowego, komunikacyjnego i lotów sportowo - turystycznych, z wyjątkiem czasu mobilizacji i operacji wojennych, a powodujące niezdolność do służby lotniczej lub zarobkowej dają prawo do jednorazowego odszkodowania ustalonego w warunkach następujących:

1) *W wypadku śmierci lotnika:*

a) gdy wypadkowi uległ kawaler — rodzicom, dziadkom, rodzeństwu niezaopatrzonemu a pozostającemu na utrzymaniu zmarłego 7.000

b) gdy wypadkowi uległ żonaty — wdowie nierozwiedzionej lub w separacji 12.000

c) na każde dziecko niezaopatrzone, również nieślubne 2.000

2) *W wypadku powodującym całkowitą niezdolność określoną w 75 — 100% przez Komisję Lekarską:*

otrzymuje kawaler 10.000
„ żonaty 15.000

3) *W wypadku powodującym całkowitą niezdolność określoną w 75 — 100% przez Komisję Lekarską:*

stawki odpowiednio niższe:
kawaler do maksymalnej sumy 6.000
żonaty 10.000

§ 3. Powołuje się fundusz ubezpieczeń lotniczych składających się z:

a) wpłat miesięcznych personelu latającego wojskowego à 15 zł. miesięcznie, oraz 30 zł. miesięcznie od osoby, wpłacanych przez Skarb Państwa,

b) wpłat miesięcznych personelu latającego przedsiębiorstw prywatnych, wpłaconych przez sam personel à 15 zł. miesięcznie oraz 30 zł. miesięcznie przez przedsiębiorstwo, w którem pracuje dany członek personelu latającego,

c) wpłat miesięcznych członków uprawiających latanie w klubach lub w innych organizacjach w ogólnej sumie 50 zł. miesięcznie,

d) wpłat jednorazowych, jako wpisowego dla personelu wojskowego przy rozpoczęciu służby lotniczej, w wysokości 300 zł., opłacanych przez Skarb Państwa; dla persoselu latającego linji komunikacji lotniczej wpłacane przez przedsiębiorstwa jednorazowo w wysokości 300 zł.; dla członków latających klubów lotniczych i innych organizacji wpłacane przez kluby lub samego członka jednorazowo w wysokości 300 zł.,

e) dary i inne dochody,

f) stała dotacja z funduszów ubezpieczeniowych Ministerstwa Opieki Społecznej w stosunku do ilości członków funduszu, lub wpłat z Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Dalszą część projektu stanowiły przepisy o radzie funduszu oraz kalkulacja funduszu i jego zadania. Nie są mi znane ostatnie etapy rozwoju naszego projektu w 1932 r., t. zn. na krótki czas przed śmiercią ś. p. pułk. Jasińskiego. Wiem jeszcze jedno, że wspólnie ze ś. p. pułk. Sendorkiem szeroko omawiali ten projekt, gdyż materjały z ankiety posiadał też ś. p. pułk. Sendorek.

Wiem, że wiele osób interesowało się i interesuje zagadnieniem, brak jednak wciąż zakończenia sprawy.

Zdaję sobie sprawę z tego, że kluby same nie są zdolne do rozwiązania problemu ubezpieczeń. Niemniej jednak zagadnienie to powinno być w naszem łonie przedyskutowane. Wdzięczne pole do pracy ma przy ubezpieczeniach grupa lotnicza w Sejmie, która załatwieniem tej sprawy wzniosłaby sobie żywy pomnik wdzięczności całego polskiego personelu latającego.

Inż. Czesław Jerzy Kączkowski

Główne wytyczne regulaminu Challenge'u 1934 r.

Wszystkich Czytelników Skrzydlatej niewątpliwie żywo interesować będzie przebieg najbliższej wielkiej Olimpjady lotniczej, która, organizowana przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej. odbędzie się w roku przyszłym w Warszawie. Dlatego radzimy pilnie studjować publikowane przez nas wiadomości, które pozwolą być wszystkim au courant spraw challenge'owych. W szczególności — dokładne zapoznanie się z regulaminami zawodów, aczkolwiek może nieco żmudne, przyniesie Czytelnikom gruntowne zrozumienie całego przebiegu konkursu, pozwalając w pełni wykorzystać tę niezwykłą okazję, jaką będzie możność asystowania przy przeprowadzaniu wszystkich niezmiernie ciekawych prób, wchodzących w skład zwodów.

Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych — „Challenge de Tourisme International" — zorganizowane zostały, jak wiadomo, z inicjatywy Aeroklubu Francji po raz pierwszy w roku 1929. Wówczas to opracowany został „Regulamin zasadniczy", będący niejako statutem wszystkich przyszłych challenge'ów.

Ponieważ jednak, jak to na tem miejscu niejednokrotnie zaznaczaliśmy, zawody te, odbywające się perjodycznie co dwa lata (Challenge 1934 będzie zkolei czwartym), mają na celu pobudzanie konstruktorów i wytwórców do stałego postępu w budowie samolotów turystycznych, jasnem jest, że regulaminy tych zawodów muszą odznaczać się wybitną elastycznością i ulegać ciągłym zmianom w miarę rozwoju techniki oraz wzrostu wymagań dnia.

Dlatego to właśnie „Regulamin zasadniczy" nakłada na organizatorów obowiązek każdorazowego opracowania „Regulaminu szczegółowego" danego challenge'u.

Te właśnie regulaminy szczegółowe, jako zbiory żądań, stawianych współczesnemu samolotowi turystycznemu, oczekiwane są zawsze z żywem zainteresowaniem przez konstruktorów, wytwórców i organizatorów, przygotowujących udział poszczególnych krajów w zawodach. Wszystkie przygotowania bowiem muszą iść w kierunku jaknajściślejszego dostosowania się do wymagań „Regulaminu szczegółowego", zważywszy, że przy silnej konkurencji i znacznem obecnie wyrównaniu poziomu współzawodniczących i maszyn i pilotów każdy dosłownie punkt, uzyskany dzięki umiejętnemu przygotowaniu się, może zdecydować o zwycięstwie.

To też należy podnieść z uznaniem pośpiech, z jakim Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej opracował „Regulamin szczegółowy challenge'u 1934 r.", który już w końcu czerwca w ostatecznej formie został rozesłany zainteresowanym aeroklubom, chociaż terminem obowiązującym w tym względzie jest dopiero dzień 1-go października.

Jak już donosiliśmy, A. R. P. przystąpił do opracowania regulaminu z pełnem zrozumieniem i poczuciem wagi tego zadania. Rezultatem tego jest szereg zmian i udoskonaleń, pomyślanych niejednokrotnie bardzo szczęśliwie, a poprawiających wydatnie regulamin przeszłoroczny.

Zasadniczą i doniosłą zmianą, nadającą całemu regulamionwi specjalny charakter, jest wprowadzenie punktowania aż do zera długości startu i lądowania oraz szybkości minimalnej.

Polski regulamin podkreśla w ten sposób z całym naciskiem, że należy dążyć do jaknajwydatniejszego zmniejszenia tych własności samolotu turystycznego, które dziś stanowią jeden z największych jego braków. W tem ujęciu widać jasno ideał, do którego należy dążyć: — do maszyny, która będzie zdolna wznosić się i opuszczać pionowo, bez rozbiegu, oraz zawisać w powietrzu bez szybkości poziomej.

Poprzednie regulaminy punktowały te wyczyny do pewnej granicy dolnej, większej od zera, przyczem zdarzało się, że kilku zawodników, którzy osiągnęli różne wyniki, otrzymywało tę samą ilość punktów z tego tylko powodu, że wszystkie te wyniki znalazły się poniżej regulaminowej dolnej granicy (Challenge zeszłoroczny). Było to więc nietylko niesprawiedliwe, ale i zupełnie nieracjonalne z punktu widzenia dążenia do jaknajwydatniejszego udoskonalenia samolotu turystycznego, co jest przecież zadaniem challenge'ów.

Przy obecnem ujęciu, w ramach regulaminu challenge'owego znaleźć mogą pole do wykazania swych zalet także konstrukcje tworzone specjalnie pod znakiem walki z powyższemi cechami ujemnemi współczesnego samolotu, jak np. autożyra.

Widzimy więc, że przez te zmiany regulamin challenge'owy uległ znacznemu pogłębieniu i rozszerzeniu, śmiało i niezwykle wyraziście wskazując cel, do jakiego w budowie samolotu turystycznego należy dążyć.

Drugiem poważnem poprawieniem regulaminu jest racjonalne ujęcie przeprowadzenia próby zużycia paliwa. Wiadomo, że ekonomja lotu jest zagadnieniem niezmiernej wagi, zwłaszcza w odniesieniu do samolotu turystycznego. Nie przesadzimy nawet twierdząc, że zagadnienie to jest decydującem z punktu widzenia spopularyzowania sportu lotniczego. Dlatego też nakazem chwili było należyte ujęcie tego zagadnienia w regulaminie, któreby zmuszało konstruktorów i wytwórców do wykorzystania całej swej pomysłowości i wiedzy dla osiągnięcia jaknajlepszych wyników w tym względzie. Trzeba bowiem zaznaczyć, o czem zresztą będzie jeszcze mowa, że regulaminy poprzednich challenge'ów nie ujmowały tej sprawy należycie. Dopiero w polskim regulaminie zagadnienie to rozwiązane zostało w sposób prawdziwie racjonalny i skuteczny (niżej omówimy to dokładnie).

Trzecią zasługującą na specjalne podkreślenie, znamienną cechą nowego regulaminu jest bardzo silne wzmocnienie punktacji za trzecie miejsce w samolocie oraz wprowadzenie punktacji za czwarte wygodne miejsce. Jak wiadomo, do challenge'u przyszlorocznego (według postanowienia F. A. I.) dopuszczone będą samoloty turystyczne tylko kategorji I-ej, przyczem podniesiono dopuszczalną wagę własną samolotów tej kategorji do 560 kg., czyli o 80 kg.

Otóż projektodawcy regulaminu przyszłego challenge'u postanowili wykorzystać ten wzrost wagi w kierunku przedewszystkiem powiększenia użytkowności samolotu turystycznego. Wysoka punktacja trzeciego wygodnego miejsca zmierza w tym właśnie kierunku, stanowiąc dla konstruktorów i wytwórców pozycję, nad którą nie można przejść do porządku dziennego i zwrócić swe wysiłki ku innym problemom. Z przyczyny niedostatecznej punktacji trzeciego miejsca w poprzednim regulaminie poprostu „nie opłacało się" pra-

cować nad tem zagadnieniem, które przecież nie jest takie proste i zazębia się z innemi. Należyte ujęcie tej sprawy w naszym regulaminie, obok wprowadzenia dodatkowej punktacji za czwarte wygodne miejsce, przybliży samolot turystyczny do tego stopnia użytkowności, jakim odznacza się np. samochód.

Poza wyżej omówionemi, najważniejszemi zmianami, wprowadzono cały szereg innych poprawek i ulepszeń regulaminu, które jeszcze omówimy w dalszym ciągu artykułu.

Nawiasowo dodamy, że do obowiązkowego wyposażenia samolotów, biorących udział w challenge'u, dodano — w porównaniu z rokiem ubiegłym — spadochrony i przyrządy ratownicze morskie dla wszystkich członków załogi.

„Regulamin szczegółowy" challenge'u zawiera główne wytyczne zawodów. Bliższe szczegóły przeprowadzenia prób będą podane najpóźniej na dwa miesiące przed rozpoczęciem challenge'u w t. zw. „Instrukcji szczegółowej".

Dokładny termin zgłoszeń i zawodów, wykaz uczestniczących państw, podział nagród pieniężnych i trasa lotu okrężnego zostaną podane oddzielnie zgodnie z „Regulaminem zasadniczym", przed końcem r. b.

Przejdziemy teraz kolejno główne punkty „Regulaminu szczegółowego" najbliższego challenge'u, podkreślając ważniejsze zmiany wprowadzone w stosunku do regulaminu poprzedniego.

Zawody odbędą się między 15 lipca a 28 września w ciągu nie więcej niż 24 dni. Złożą się na nie próby techniczne, lot okrężny oraz próba szybkości maksymalnej. Wszystkie próby oraz początek i koniec lotu okrężnego będą miały miejsce w Warszawie.

Przeprowadzone zostaną następujące próby techniczne:

A. Próba szybkości minimalnej

B. Próba startu i lądowania

C. Próba zużycia paliwa

D. Próba rozruchu silnika

E. Próba rozkładania i składania samolotu

F. Próba własności technicznych.

Przy ocenie wyników lotu okrężnego będą wzięte pod uwagę dwa czynniki:
1) regularność lotu,
2) szybkość średnia.

Szybkość średnia w locie okrężnym będzie punktowana w granicach od 140 do 210 km/godz. Maszyny, które nie „wyciągną" 135 km/godz., zostaną wyeliminowane. Punkty będą przyznawane w sposób następujący: za każdy km/godz.

ponad 135 do 140 km/godz.	(włacz.)	0	pkt.
„ 140 „ 190	„	„	12	„
„ 190 „ 200	„	„	8	„
„ 200 „ 210	„	„	4	„

Za szybkość ponad 210 km/godz. punktów się nie przyznaje. W porównaniu więc do poprzedniego challenge'u szybkość podniesiona została o 10 km/godz. Podwyżka ta ma na celu zaakcentowanie, że przecież najistotniejszą cechą samolotu jest szybkość i że należy dążyć stale do jej racjonalnego zwiększania. Nie uważano za wskazane podnieść tej szybkości w wydatniejszy sposób, pragnąc, by samoloty, które wezmą udział w challenge'u, były naprawdę normalnemi maszynami użytkowemi, dla których taka szybkość jest zupełnie zadawalająca. Wiąże się to zresztą również z zagadnieniem trzeciego i czwartego miejsca, na wprowadzenie których wolano przenieść główny nacisk.

Regulamin szczegółowy Challenge'u 1934 r.

PRÓBY TECHNICZNE.

A. *Szybkość minimalna* będzie punktowana od 75 km/godz. wdół (teoretycznie aż do 0 km/godz.) w ten sposób, że przy osiągnięciu 75 km/godz. zawodnik nie otrzyma ani jednego punktu, a za każde 0,25 km/godz. zmniejszenia szybkości dostanie 1 punkt. Dopuszczalne jest powtórzenie próby— jednak wtedy zawodnikowi przyznaje się tylko 75% uzyskanych punktów. (Regulamin poprzedniego challenge'u przewidywał punktację szybkości minimalnej od 62,5 km/godz. do 88 km/godz.).

B. *Start* będzie punktowany od 250 m. wdół (teoretycznie aż do zera). Przy wybiegu 250 m. zawodnik nie otrzyma punktów, przy krótszym zaś wybiegu zostanie wynagrodzony w stosunku 4 punkty za każde 5 m.

Lądowanie punktować się będzie podobnie, z tą różnicą, że zmniejszenie wybiegu będzie punktowane w stosunku 6 p. za każde 5 m.

Jak widzimy, skrócenie wybiegu przy lądowaniu jest nagradzane hojniej, ponieważ ze względów życiowych jest to znacznie ważniejsze (przymusowe lądowania).

Wiadomo, że obie te próby są trudne i wymagają znacznej zręczności pilota. Ponieważ zaś projektodawcy regulaminu, wychodząc z założenia, że challenge ma być sprawdzianem właściwości samolotów, a nie pilotów, chcieli dać maksimum możności wykazania istotnych właściwości samolotu — dopuszczono czterokrotne powtórzenie każdej z tych prób. Za po raz pierwszy i drugi przeprowadzoną próbę przyznaje się 100% uzyskanych punktów i pod uwagę bierze się lepszy wynik, za trzeci raz — 75%, czwarty — 50%. (Regulamin poprzedni punktował w jednakowym stosunku próby startu i próbę lądowania od 100 do 300 m., przyczem powtórzenie było dozwolone tylko jeden raz).

C. *Zużycie paliwa* będzie stwierdzone na podstawie lotu na przestrzeni około 600 km. (zamiast, jak to było w r. ub., 300 km). Dla lepszego zrozumienia zasadniczej a bardzo racjonalnej zmiany, dokonanej przez A. R. P. w sposobie przeprowadzenia tej próby — musimy omówić najpierw ocenę szybkości średniej w locie okrężnym, ponieważ z tą szybkością została powiązana szybkość podczas próby zużycia paliwa.

Proszę teraz dobrze uważać: nie będzie również punktowana odpowiednio taka szykość średnia w locie okrężnym, która przekroczy o więcej niż 15 km/godz. szybkość, wykazaną przy próbie zużycia paliwa. Tutaj właśnie leży sedno zmiany sposobu przeprowadzenia próby zużycia paliwa. Dawniej próbę tę przeprowadzano w ten sposób, że szybkość wykazaną podczas niej wląprzeprowadzano do szybkości lotu okrężnego. Odbywało się to tak: sumowano trasę lotu okrężnego z trasą, na której odbywała się próba zużycia paliwa, i dzieląc tę liczbę przez sumę czasu lotu okrężnego i czasu trwania próby zużycia paliwa, otrzymywano szybkość średnią, którą brano za podstawę do punktacji lotu okrężnego.

Ponieważ zaś długość drogi, przebytej podczas próby zużycia, stanowiła mały ułamek trasy lotu okrężnego (to samo naturalnie można powiedzieć o czasie), zatem — zawodnik mógł sobie pozwolić na dławienie silnika podczas próby zużycia, by pochwalić się rzekomo małym jego „apetytem", ponieważ miało to bardzo nieznaczny wpływ na średnią szybkość lotu okrężnego. Było to więc sztuczne wyśrubowywanie tej tak poważnej, wybitnie praktycznej zalety silnika.

Natomiast w obecnem ujęciu zawodnik będzie mógł zmniejszyć szybkość

swej maszyny podczas próby zużycia paliwa tylko o najwyżej 15 km/godz. w stosunku do szybkości średniej, jaką będzie zamierzał osiągnąć w locie okrężnym. Dzięki temu zużycie paliwa zostanie wykazane właśnie przy normalnej, użytkowej szybkości samolotu i wobec tego próba ta da istotne pojęcie o ekonomji silnika.

Punktowanie odbędzie się w ten sposób, że za zużycie 20 lub więcej kg. paliwa na 100 km. zawodnik nie otrzyma ani jednego punktu, przy mniejszem zużyciu będzie nagradzany w stosunku 10 punktów za każdy kg.

D. *Próba rozruchu* silnika będzie punktowana przez uwzględnienie dwóch czynników: rodzaju i czasu rozruchu.

Rodzaj rozruchu oceniony będzie jak następuje:

a) ręczne pokręcanie śmigła, następnie rozruch z miejsca pilota — 0 p.;

b) rozruch z pomocą urządzenia, zabezpieczającego przed odrzutem, przy użyciu siły ręcznej, a uruchamianego zewnątrz samolotu — 16 p.;

c) ditto — wewnątrz samolotu—20 p.;

d) rozruch z miejsca pilota automatyczny, bez użycia siły ręcznej — 24 p.

Za czas rozruchu (średni z dwóch pomiarów: rozruch silnika zimnego i gorącego), nieprzekraczający 2 minut, będzie przyznawane zawodnikowi tyleż punktów, ile za stosowany przez niego rodzaj rozruchu, za czas zaś od 2 do 10 minut — połowa tychże punktów.

Tak więc niewygodne i prymitywne urządzenie rozruchowe, nawet dostatecznie szybko działające, będzie upośledzone w punktacji na korzyść urządzenia bezpiecznego i dogodnego w użyciu. Stanowi to także zmianę w porównaniu z regulaminem poprzednim, który czas punktował zupełnie niezależnie od rodzaju rozruchu. Przedłużono również czas rozruchu do 2 (względnie więcej) minut, podczas gdy w roku ubiegłym punktowano czas do 15 sek. oraz od 15 do 40 sek. Projektodawcy nowego regulaminu uważali bowiem, że praktycznie jest to zupełnie zadawalające, jeżeli silnik zostanie zapuszczony w parę minut. Przecież na samo rolowanie czy próbę silnika traci się również nie sekundy, ale minuty.

E. *Próba rozkładania i składania* będzie przeprowadzona przez uwzględnianie trzech czynników: wielkości obrysu samolotu złożonego, czasu składania i rozkładania oraz sposobu przeprowadzenia tych czynności.

Sprawdzenie obrysu złożonego samolotu zostanie dokonane przez przeprowadzenie tego ostatniego, jako jednej nadającej się do transportu całości, przez bramkę o wysokości 3, 5 m i szerokości 4, 5 m. Obniżenie szerokości będzie odpowiednio punktowane aż do 3,25 m (granica przewidziana dla taboru kolejowego). Maksymalna ilość punktów — 12.

Całkowity czas zużyty na składanie i rozkładanie będzie punktowany odpowiednio do 9 minut. Przy nieprzekroczeniu 1 min. zawodnik uzyska 12 p., przy 10 min. — 0 p.

Rodzaj rozkładania będzie punktowany w następujący sposób:

a) odejmowanie skrzydeł i mocowanie ich do kadłuba na czas transportu za samochodem — 0 p.;

b) składanie skrzydeł przez obracanie ich naokoło wielu osi (począwszy od dwu osi włącznie) — 6 p.;

c) składanie skrzydeł przez obracanie ich naokoło jednej osi — 12 p.

Nowością jest tu odróżnianie przez specjalne punktowanie sposobu składania skrzydeł, gdyż poprzedni regulamin mówił tylko o przeprowadzeniu złożonego samolotu przez bramkę, nie wchodząc w to, jak to składanie będzie dokonane. Zmiana ta zmusza konstruktorów do jaknajpraktyczniejszego rozwiązania tego zagadnienia ze względu na obsługę. Chodzi o to, by można było składać bezpiecznie samolot np. pomimo silnego wiatru, podczas którego bardziej skomplikowane składanie, przez obracanie skrzydeł w paru płaszczyznach, mogłoby grozić uszkodzeniem samolotu. Za przekroczenie 20 minut przy składaniu i rozkładaniu zawodnikowi nie przyznaje się wcale punktów za tę próbę, jakgdyby do niej zupełnie nie stawał. To ograniczenie czasu zostało podyktowane troską, by stosowany rodzaj składania był istotnie użyteczny i nie odstręczał przez swą żmudność właściciela samolotu od wykorzystywania tej możliwości.

F. *Ocena własności technicznych* dotyczy całego szeregu ulepszeń, z których każde nagradzane będzie odpowiednią ilością punktów. Ulepszenia te dotyczą podniesienia bezpieczeństwa lotu, wygody, widoczności, a także polepszenia ogólnego pod względem technicznym samolotu turystycznego. Zmiany w porównaniu z rokiem poprzednim, jak już wspominaliśmy, stanowi wprowadzenie punktacji za czwarte wygodne miejsce, za metalowe pokrycie powierzchni nośnych i upierzenia (regulamin poprzedni przewidywał punktację tylko za kadłub o szkielecie metalowym), za koło ogonowe lub płozę nieniszczącą lotnisko i za oświetlenie nocne samolotu, umożliwiające lot w ciągu trzech godzin. Ponadto przewidziano pewną ilość punktów za urządzenia specjalne (do uznania jury).

LOT OKRĘŻNY.

Szczegóły dotyczące lotu okrężnego (trasa, lotniska o postojach obowiązkowych i t. p.) będą podane osobno w uzupełnieniu do „Regulaminu szczegółowego". A. R. P. zastrzegł sobie jedynie prawo ustalenia etapów o długości do 600 km.

Jak wspominaliśmy, lot ten będzie oceniany prez wzięcie pod uwagę regularności i szybkości średniej.

Regularność punktowana będzie w sposób następujący: przy starcie do lotu okrężnego każdy zawodnik otrzyma 160 punktów dodatnich. Od tych 160 punktów będą odliczane punkty karne. Zawodnicy winni spędzać noce na lotniskach obowiązkowych. W wypadku spędzenia jednej nocy poza lotniskiem o postoju obowiązkowym odliczy się zawodnikowi 60 p. karnych. Jeżeli samolot spędzi drugą noc poza lotniskiem przepisanem — odliczy się resztę punktów (100). W razie, gdyby samolot zawodnika spędził więcej niż dwie noce poza lotniskami o postojach obowiązkowych, zawodnik będzie wyeliminowany.

Podstawą klasyfikacji będzie szybkość średnia osiągnięta w całym locie okrężnym. Sposób punktacji tej szybkości podaliśmy przy omawianiu próby zużycia paliwa.

SZYBKOŚĆ MAKSYMALNA.

Próba szybkości maksymalnej odbędzie się jako ostatnia próba zawodów, na trasie, której długość nie przekroczy 300 km., przyczem za każdy skończony km/godz. ponad 210 km/godz. zawodnik otrzyma jeden punkt. Samoloty będą wypuszczane na trasę według klasyfikacji ogólnej w ten sposób, by w razie pomyślnego przebycia trasy zwycięzca challenge'u mógł przybyć do mety pierwszy.

Tak przedstawia się w ogólnych zarysach regulamin organizowanego przez Polskę challenge'u.

Jak widzimy, zrewidowano dokładnie regulamin przeszłoroczny i przerobiono go w sposób bardzo celowy i racjonalny, co daje pełną gwarancję, że organizowany przez Polskę challenge będzie w rozwoju samolotu turystycznego istotnie nowym krokiem naprzód.

Przekonać się o tem będziemy mogli naocznie, goszcząc stające w przyszłym roku do zawodów samoloty w Warszawie.



LOT ESKADRY WŁOSKIEJ

Lotnictwo Italji, wiedzione wielkim mózgiem, gorącem sercem i żelazną wolą swoich wodzów, Mussoliniego i Balby, rozwija się z wielkim rozmachem. Włosi rozpoczęli budowę swego lotnictwa stosunkowo późno i w krótkim czasie zdołali doprowadzić je do rezultatów wzbudzających podziw całego świata.

Szczególną sławę zyskały Italji loty grupowe. Pierwszy raid zbiorowy zorganizowali Włosi w roku 1924. Brało w nim udział 61 lekkich wodnopłatowców. Trasa wiodła do Hiszpanji i Francji. W rok później 35 ciężkich wodnopłatowców przebyło 5 tys. km. nad Grecją, Turcją, Bułgarją, Rumunją i Rosją. Na przełomie lat 1930—31 Włosi zorganizowali swoją pierwszą wielką „wyprawę“ atlantycką w której wzięło udział 12 wodnopłatowców S—55, przelatując pod dowództwem gen. Balby przeszło 10 tys. km z Rzymu do Rio de Janeiro, przyczem Atlantyk południowy przebyty został na odcinku Bolama—Porto Natal, przez 11 samolotów w ciągu 18 godzin. Wyprawa, mimo ofiar śmiertelnych, udała się, zwracając uwagę świata na Rzym, jako źródło wielkich przedsięwzięć lotniczych. Gen. Balbo został laureatem F. A. I.: w Rzymie odbył się kongres lotników transoceanicznych, który radził nad możliwością zorganizowania komunikacji transkontynentalnej przez Atlantyk.

Po przelocie grupowym Atlantyku południowego, Włosi nie spoczęli na laurach. Min. Balbo z wrodzonym mu rozmachem i energją rozpoczął natychmiast przygotowania do nowej wyprawy, przewyższającej poprzednią, na trasie trudniejszej, obejmującej przelot nad Atlantykiem północnym.

I tak doszła do skutku druga „crociera“ — z Rzymu do Chicaga i New-Yorku; wyprawa niemająca sobie podobnych i przewyższająca swoim rozmiarem wszystkie dotychczasowe raidy lotnicze. W locie bierze udział 100 ludzi na 24 wodnopłatowcach, pod dowództwem ministra lotnictwa, gen Balbo, a patronatem premjera i dyktatora, Mussoliniego. Długość trasy w obie strony równa się połowie obwodu kuli ziemskiej. Lotnicy na swoich ciężkich hydroplanach musieli przelatywać masyw alpejski i wielkie przestrzenie lądu, gdzie wodowanie przygodne byłoby problematyczne, jeżeli nie wręcz niemożliwe. Musieli pokonać w wielkich skokach Atlantyk. I wszystko w szyku.

Gdy piszemy te słowa, hydroplany są już w Nowym Jorku. Pierwsza część lotu została zupełnie pomyślnie zakończona.

100 ludzi załogi wykazało doskonałe wyszkolenie i zgranie się, przebywając w trudnych warunkach, w 15 dniach, 11.300 km. W locie z Islandji do Labradoru lotnicy napotkali gęstą mgłę. Nawigacja musiała opierać się na radiogoniometrji i porozumiewaniu się z pomocą radja. Lot grupowy był bardzo trudny i niebezpieczny. Odbył się jednak bez wypadku i sprawnie.

48 silników nie zawiodło pokładanych nadziei. Wszystkie dobrze pracowały. Płatowce odpowiadały trudnym, różnorodnym warunkom raidu.

Tego rodzaju wielki, zbiorowy wyczyn jest wspaniałym tryumfem lotnictwa, dowodząc do jak wysokiego poziomu doszła już technika lotnicza. Przynosi on najwyższy zaszczyt narodowi włoskiemu, który zdołał wydać z



siebie tyle wartości, składających się na ten wielki raid.

Z zachwytem i podziwem patrzymy na tryumf skrzydeł Italji. Podziwiamy znakomitę dowództwo, wysoki poziom techniki, doskonałe wyszkolenie personelu, jego męstwo.

Nadewszystko jednak my, Polacy, musimy zazdrościć krajowi, który na jedną wyprawę (wyprawę wielką) mógł przeznaczyć znacznie więcej funduszów, niż Polska na całe lotnictwo cywilne w ciągu roku.

Organizacja rajdu, skład załóg, trasa

Eskadra składa się z 8 kluczy pod bezpośredniem dowództwem szefa eskadry, który wydaje rozkazy i przyjmuje meldunki za pośrednictwem ośmiu dowódców kluczy. Szefem eskadry jest min. Balbo.

Podczas lotu klucze tworzą kolumnę, z dowódcami patroli na przedzie, w szyku pozwalającym objąć jednym rzutem oka całość formacji.

Celem ułatwienia rozpoznania, klucze zostały oznaczone kolorami: czarnym, czarwonym, białym i zielonym, oraz znakami poszczególnemi w formie gwiazd i kół.

Ponadto każdy samolot jest znaczony własnym znakiem rozpoznawczym, umieszczonym pod skrzydłami i służącym równocześnie za sygnał radiotelegraficzny; tworzy go litera I—międzynarodowy znak Italji, oraz pierwsze cztery litery nazwiska komendanta statku. A więc:

1. klucz czarny „Gwiazdy": I—BAIB, I—BISE, I—QUES (d-ca gen. Balbo);

2. klucz czarny „Koła": I—PELL, I—BORG, I—MIGL (d-ca gen. Pellegrini);

3. klucz czerwony „Gwiazdy": I—NANN, I—ROVI, I—LIPP (d-ca kpt. Nannini);

4. klucz czerwony „Koła": I—DINI, I—TEUC, I—LEON (d-ca kpt. Baldini);

5. klucz biały „Gwiazdy": I—GIOR, I—VERC, I—NAPO (d-ca kpt. Giordano);

6. klucz biały „Koła": I—RECA, I—ABBR, I—GALL (d-ca kpt. Recagno);

7. klucz zielony „Gwiazdy": I—BIAN, I—ARAM, I—RANI (d-ca kpt. Biani);

8. klucz zielony „Koła": I—LONG, I—CALO, I—CANN (d-ca ppk. Longo).

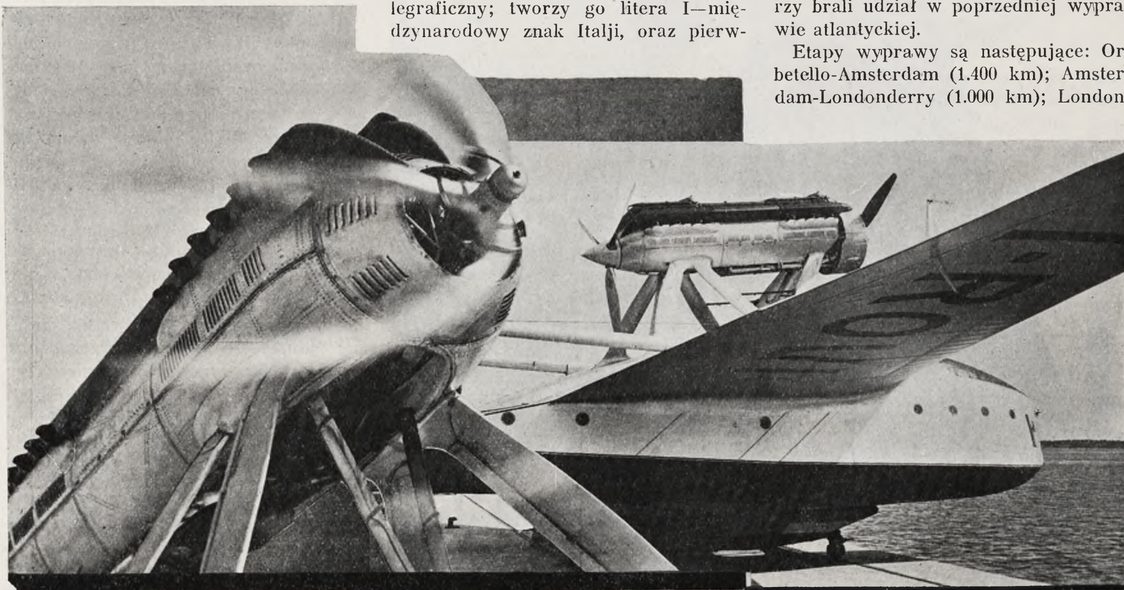
Załoga każdego samolotu składa się z 4 osób: komendanta-pilota, drugiego oficera-pilota, radiotelegrafisty i mechanika.

Załogi zostały utworzone przed rokiem, celem dania możności ich członkom bliższego zapoznania się i zgrania. Komendantami są oficerowie, którzy brali udział w poprzedniej wyprawie atlantyckiej.

Etapy wyprawy są następujące: Orbetello-Amsterdam (1.400 km); Amsterdam-Londonderry (1.000 km); Londonderry-Reykjavik (1.500 km); Reykjavik-Cartwright (2.400 km); Cartwrigth — Shediac (1.200 km); Shediac — Montreal (800 km); Montreal — Chicago (1.400 km); Chicago — New York (1.600 km). Razem — 11.300 km.

Jak więc widzimy, dotychczas przebyta droga składała się z trzech wielkich odcinków: europejskiego, atlantyckiego i amerykańskiego.

Start, kilkakrotnie odkładany, nastąpił ostatecznie 1 lipca. Już na pierw-



szym etapie: Orbetello — Amsterdam lotnicy musieli pokonać wielkie trudności związane z przelotem Alp, między Lago Magiore i Bazyleą. W Alpach napotkali mgłę, którą zwycięsko pokonali kierując się przyrządami nawigacyjnemi.

Po 6 i pół godzinach lotu, 25 wodnopłatowców (1 zapasowy) wywodowało w Amsterdamie, pokonując ten trudny etap lotu z szybkością około 215 km/godz. Przy wodowaniu zdarzył się pierwszy i dotąd jedyny wypadek. Samolot „Dini", znajdujący się na czele czwartego klucza, skapotował. Kpt. Baldini, por. Novelli i radjotelegrafista sierż. Jaria zostali lekko ranni, natomiast mechanik Quintavalle poniósł śmierć od uderzenia.

Drugi etap lotu, z Holandji do Irlandji, eskadra przebyła w dniu 2 lipca. Uszkodzony samolot został zastąpiony zapasowym.

Płatowiec S-55-X

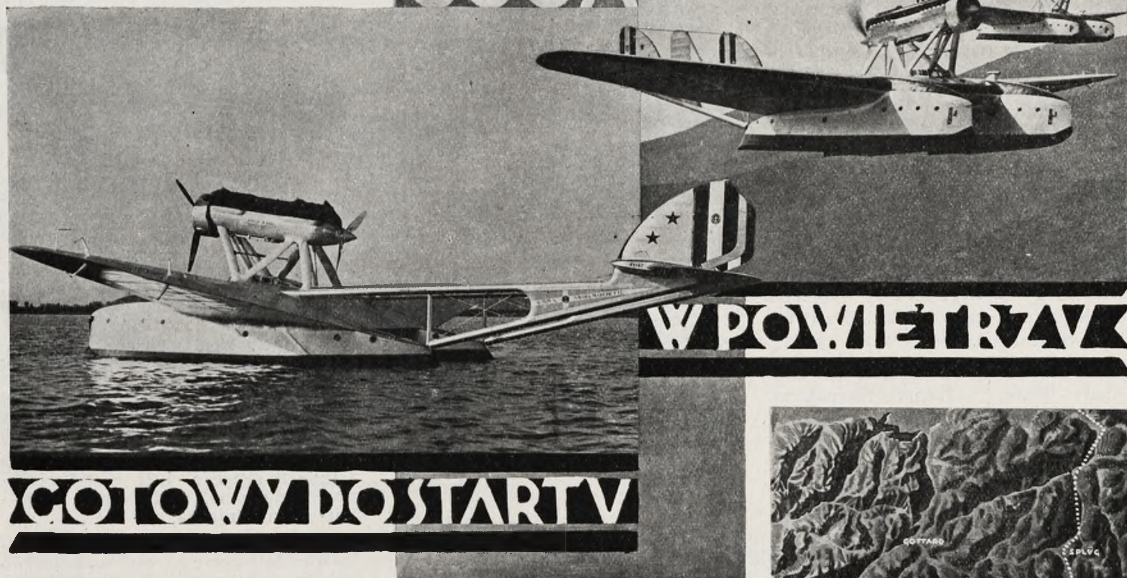
Wodnopłatowce S-55, na których odbywa się rajd, znane są z poprzedniej wyprawy atlantyckiej. Zbudowane zostały przez wytwórnię „Società Idrovolanti Alta Italia" według projektów inż. Marchetti. W konstrukcji S-55-X od czasu wyprawy Italja — Brazylja nastąpiły poważne ulepszenia. Zmieniony został również silnik. Obecnie użyte zostały motory Isota Fraschini „Asso 750", 18-cylindrowe, chłodzone wodą.

Śmigła obecnego samolotu są metalowe o trzech śmigach, konstrukcji „Siai". Również chłodnice są typu „Siai", kształtu podłużnego, wbudowane przed przednim motorem.

W każdej łodzi mieści się jeden zbiornik 1.575-litrowy, 2 zbiorniki 405-litrowe, jeden zbiornik kolektor 150-litrowy; w każdej łodzi można więc pomieścić 2.535 litrów paliwa, t. zn. w

Dane charakterystyczne wodnopłatowca S-55-X (podobne do cech S-55 normalnego) są następujące: rozpiętość skrzydeł — 24 m, długość — 16 m, wysokość 5 m; powierzchnia nośna 93 m²; ciężar własny 5.750 kg.

Wyczyny: szybkość max. 280 km/g; szybkość podróżna 235 km/g; ciężar użyteczny max. 5000 kg; zużycie paliwa 1 kg/km; zasięg max. 4500 km; zasięg średni z ładunkiem podróżnym (benzyna, oliwa i wyposażenie) 3600 km; czas wznoszenia się na 1000 m — 4'24", na 2000 m — 9'9"; na 3000 m — 16'17"; na 4000 m — 26'18"; na 5000 m — 50'.



Start z Londonderry nastąpił w dniu 5 lipca. Etap Londonderry — Reykjavik został przebyty w czasie 6 godz. 10 min.

Odcinek Reykjavik - Cartwright, wiodący nad Atlantykiem i liczący 2.400 km, był szczególnie trudny do przebycia wskutek mgły. Eskadra przebyła go w dn. 12 lipca w 12 godz. 30 min.

Następne etapy poszły gładko. Jak podaje telegram gen. Balbo, średnie szybkości lotu wynosiły: na odcinku europejskim 220—225 km/godz., atlantyckim—200 km; amerykańskim 250 km.



Dwa warjanty lotu. Wybrano drogę przez Splüg i Zurych.

samolocie razem 5.070 litrów. Nadto, również w obu łodziach, umieszczony jest zapas wody wynoszący 60 litrów, i dwa zbiorniki zapasowe na oliwę po 60 litrów.

W klimacie polarnym ogrzewanie wody i oliwy odbywa się, przed puszczeniem w ruch silnika, z pomocą pieców opalanych benzyną niedającą płomienia.

Silnik „Asso 750"

Podstawa silnika jest z elektronu, 18 cylindrów ze stali węglowej, a pokrycie kamer wodnych i chłodzących jest spawane. Tłoki są ze specjalnego stopu aluminjowego o 4 elastycznych obręczach. Wał silnika wykonany jest ze stali chromo-niklowanej i posiada otwory, pozwalające na doskonałe smarowanie korbowodów, wykonanych ze specjalnej stali o wysokiej wytrzymałości. Zapalanie przy pomocy dwuch magnet, umieszczonych w przedniej części silnika. Chłodzenie wodą z pomocą pomp odśrodkowych. Smarowanie uskutecznia się przy pomocy pomp trybowych. Silnik posiada sześć karburatorów, pozwalających na oszczędnościowe doskonałe zużycie paliwa. Śmigło jest metalowe o trzech śmigach, dostosowanych do warunków atmosferycznych krajów północnych. Chłodnica składa się z dwuch części niezależnych od siebie.

Dane charakterystyczne: skok 170, liczba cylindrów i układ — 18 w kształcie litery W; całkowita pojemność cylindrów 47,07 lt,; stosunek kompresji 5,7; normalna ilość obrotów wału 1750; moc rzeczywista przy normalnem działaniu 800 KM; maksymalna ilość obrotów wału silnika 1900; moc rzeczywista przy max. ilości obrotów 940 KM; zużycie paliwa przy mocy normalnej— 215 gr na 1 KM/g; zużycie oliwy przy mocy normalnej — 10 gr na godz.; waga suchego silnika, bez zespołu śmigłowego — 663 kg; ciężar na 1 KM — 750 gr; woda zawarta w silniku — 42 litry.

Przyrządy pokładowe i nawigacyjne

S-55-X posiada zestaw najnowszych przyrządów pokładowych, służących do kontroli silników, kierowania lotem maszyny i żeglugi.

Zestaw ten składa się z około 30 przyrządów.

Kontrola silnika: licznik obrotów, termometry wody i oliwy, wskaźniki ciśnienia, manometr i wskaźnik zawartości zbiorników.

Kierowanie lotem: komplet optyczny Nistri - Biseo, wskaźniki kierunkowe i odchyleniowe, wskaźniki horyzontu i szybkości. Pierwszy z tych przyrządów podaje wskazówki co do zmian kierunku i położenia samolotu sposobem optycznym, na szybce matowej, powiększone z pomocą systemu luster pryzmatycznych.

Kontrola żeglugi: busole, radiogoniometr, sekstans i chronometry; nadto tablice do obliczeń astronomicznych. Busole są dwuch typów: Smith'a i Ascania. Pierwsza z nich jest busolą magnetyczną z podziałką ułatwiającą odczytywanie kątów; jest ona uniezależniona od wibracji samolotu.

Busola „Ascania" jest to t. zw. busola „na odległość", zmniejszająca działanie pola magnetycznego, wytwarzanego przez masy żelaza ruchome i stałe znajdujące się na pokładzie statku powietrznego.

Organizacja służby meteorologicznej i radjowej

Jedną z cech najważniejszych wyprawy jest organizacja służby meteorologicznej i radjowej. Ponieważ w okolicach północnego Atlantyku niema pewnej obsługi meteorologicznej, dowództwo wyprawy zorganizowało służbę bezpośrednią, mającą jej zapewnić regularne meldunki o stanie pogody i atmosfery. W tym celu zostały utworzone centra meteorologiczne w Irlandji, na Islandji, Grenlandji i Labradorze, oraz wzdłuż trasy atlantyckiej ustawiono stacje meteorologiczne na pokładach włoskich łodzi podwodnych i paru statków angielskich, wziętych w dzierżawę.

Stacje nadają drogą radjową, według ustalonego planu, wyniki swych obserwacji centrom, które zkolei opracowują biuletyny meteorologiczne dla rejonu wyznaczonego. Biuletyny te zostają przesłane dowództwu wyprawy. Służba jest uregulowana według rozkładu godzin tak, że obserwacje dokonywane są jednocześnie.

Centra i stacje meteorologiczne służą również jako stacje radjowe dla służby łączności wyprawy.

Wyposażenie żeglarskie i morskie S-55-X

S-55-X jest urządzony tak, że obliczenia i prace nawigacyjne mogą z łatwością być wykonywane w jednej z łodzi. Posiada on, w zmniejszonych proporcjach, wyposażenie morskie okrętu, bowiem przeznaczony jest do zakotwiczenia się na morzu i wytrzymania nawet na wzburzonych falach. Wyposażenie to obejmuje: liny i haki dla zakotwiczenia na bojach oraz kotwice typu morskiego; ponadto specjalne urządzenie do holowania w razie przymusowego wodowania i kotwicę pływającą, mającą za zadanie zahamowanie znoszenia aparatu przez prądy w razie ewentualnego wodowania na pełnem morzu.

Biografja gen. Italo Balbo

Gen. Italo Balbo urodził się w Ferrarze, dnia 5 czerwca 1896 r. Po wybuchu wojny europejskiej był jednym z pierwszych zwolenników interwencji Italji. Zaciągnął się jako ochotnik do korpusu „Alpini". Jako oifcer Alpini „śmiałek" (ardito) otrzymał trzy medale za waleczność.

Po zawieszeniu broni założył w Udine i kierował pismem „L'Alpino"; ukończył we Florencji wydział nauk społecznych i powróciwszy do Ferrary oddał się z zapałem sprawie faszyzmu, zostając wkrótce jednym z jego głównych przywódców.

Kiedy faszyzm zorganizował na modłę wojskową „drużyny czynu", Italo Balbo był jednym z ich komendantów głównych. Jako członek kwadrumwiratu „Marszu na Rzym", był w owych pamiętnych dniach rewolucji jednym z najczynniejszych dowódców. Po marszu na Rzym pozostał nadal na stanowisku komendanta głównego milicji faszystowskiej. W październiku 1925 r. został mianowany podsekretarzem stanu w min. gospodarstwa narodowego; w listopadzie 1926 objął podsekretarjat stanu dla aeronautyki. W ciągu niewielu miesięcy otrzymał dyplom pilota i został jednym z najdoświadczeńszych lotników.

Dnia 10 sierpnia 1928 został mianowany generałem, a 12 sierpnia 1929 — ministrem lotnictwa.

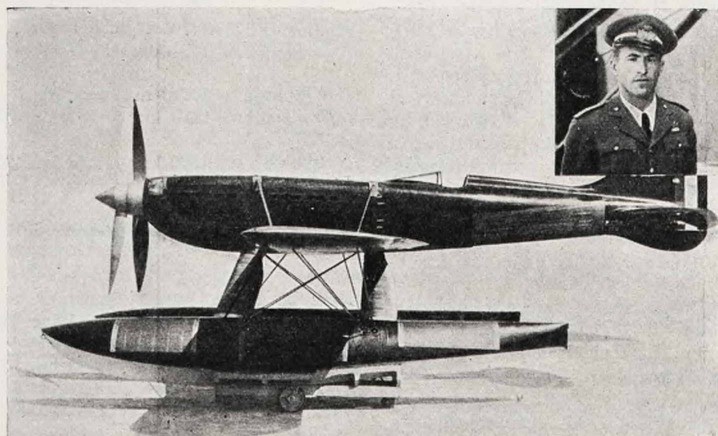
Gen. Balbo tchnął w ciągu paru zaledwie lat nowe życie w lotnictwo italskie, podnosząc je do wysokiego poziomu doskonałości w licznych dziedzinach. Jako pierwszy wprowadził w czyn użycie lotnictwa masowego, umożliwiając wyczyny zbiorowe takie, które dawniej były dostępne jedynie dla poszczególnych pilotów. Osobiście kierował wielkiemi rajdami grupowemi.

Gen. Balbo opracował i kierował pierwszemi, wielkiemi manewrami armji lotniczej, złożonej z wielkich jednostek i podzielonej na dwie przeciwne, zwalczające się strony; manewry odbyły się w sierpniu 1931 r. Jest on nadto twórcą wielkich manifestacyj lotniczych, znanych pod nazwą „Dnia Skrzydeł", a odbywających się do drugi rok.

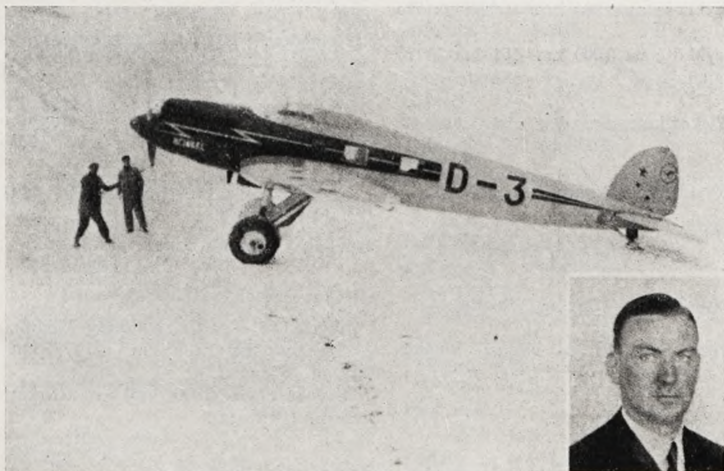
Rekordy międzynarodowe w pierwszem półroczu 1933 r.

Niema miesiąca, w którymby nie został pobity jakiś rekord lotniczy. Sypią się one jak z rękawa. Ostanie półrocze zanotowało 12 zmian na liście rekordów, prowadzonej przez Fédération Aéronautique Internationale. Z pośród 3 rekordów *światowych* (dystans, wysokość, szybkość) padły dwa — odległości i szybkości. Dużo nowych rekordów *międzynarodowych* ustanowionych zostało w klasie samolotów lekkich. M. in. 17 czerwca r. b. pobity został rekord szybkości dla samolotów 3-ej kat. osiągnięty przez inż. J. Drzewieckiego. Za to Polska zyskała nowy rekord, zdobyty przez kpt. Skarżyńskiego tak, że znowu mamy 2 rekordy międzynarodowe.

W czasie od 1 stycznia do 30 czerwca 1933 r. F. A. I. zatwierdziła rekordy następujące:



Chor. Agello i wodnopłat Macchi-Castoldi — zwycięzcy światowego rekordu szybkości.



Heinkel-70 i pilot Untucht, który zdobył na tym samolocie rekordy szybkości na 1.000 i 2.000 km z obciążeniem.

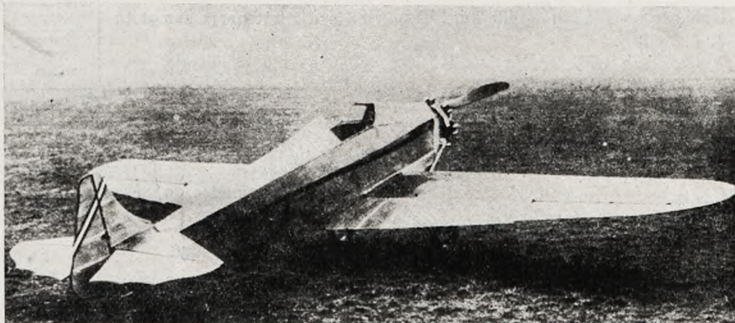
1) Rekord dyplomowany *) odległości w linji prostej w klasie samolotów lądowych (zarazem rekord światowy odległości) — 8.544 km, ustanowiony przez anglików Gayford'a i Nicholetts'a na samolocie Fairey z silnikiem Napier-Lion 600 KM w dn. 6—8 lutego na trasie Crawell (południowa Anglja) — Walvis Bay (Afryka południowa).

2) Rekord szybkości na 1.000 km dla samolotów z ciężarem użytecznym 1.000 kg — 281 km 250 m. Ustanowił go francuz Lemoine na samolocie Potez 50 z silnikiem Gnome - Rhône 700 KM na bazie Villacoublay — Angers w dn. 8 marca.

3) Rekord szybkości na 1.000 km z ciężarem użytecznym 500 kg — 347 km 477 m, ustanowiony przez niemca Untucht'a na samolocie Heinkel - 70 z silnikiem B. M. W. VI 630 KM w dn. 22 marca.

4) i 5) Rekordy szybkości dyplomowane: na 1.000 km — 347 km 477 m i na 2.000 km — 345 km 310 m dla samolotów bez kwalifikowanego obciążenia. Oba te rekordy zostały ustanowione przez wymienionego już w punkcie 3) lotnika Untucht'a na Heinkel'u—70 w dniach: pierwszy — 22 marca, drugi — 24 marca.

6) Rekord dyplomowany szybkości wodnopłatowców (zarazem rekord



Samolot włoski N—5, na którym pilot Bedendo pobił 3 rekordy samolotów turyst. 3-ej kat., m. in. rekord międz. inż. Drzewieckiego.

*) Rekordami dyplomowanemi nazwane zostały rekordy trudniejsze. Należą do nich wszystkie światowe oraz niektóre międzynarodowe, zwłaszcza szybkości i odległości. M. in. dyplomowanym jest rekord Skarżyńskiego.

światowy szybkości) — 682 km 078 m na godzinę, ustanowiony przez włocha Agello na wodnosamolocie Macchi M. C. 72 z silnikiem Fiat A. S. 6 — 2.800 KM w dn. 10 kwietnia.

7) Rekord dyplomowany długości lotu w linji prostej dla samolotów lekkich 2-ej kategorji **) — 3.582 km. Rekord ten ustanowił kpt. Skarżyński na samolocie RWD—5 bis w przelocie nad Atlantykiem, na szlaku St. Louis w Senegalu (Afryka) — Maceio w Brazylji (Ameryka Płd.) w dn. 7 maja.

8) Rekord szybkości na 100 km dla samolotów lekkich 2-ej kategorji — 333 km 765 m, zdobyty przez francuza Delmotte'a na samolocie Caudron C—362 z silnikiem Renault-Bengali 170 KM w dn. 22 maja.

9) Rekord dyplomowany długości lotu w linji prostej dla samolotów 3-ej kategorji (lżejsze dwumiejscowe) — 886 km 677 m, ustanowiony przez włochów Bedendo i Nuvoli na samolocie N-5 z silnikiem Pobjoy 75 KM w dn. 24 kwietnia.

10) i 11) P. Bedendo na tymże samolocie N-5 ustanowił ponadto w dn. 17 czerwca rekord szybkości na 100 km (należący dotąd do Drzewieckiego) — 196 km 936 m oraz na 500 km — 189 km 573 m. (Oba rekordy w klasie samolotów lekkich 3-ej kategorji).

Dzięki tym zmianom międzynarodowe rekordy samolotów przedstawiają się na dz. 30 czerwca b. r. jak następuje:

Stan rekordów na 30.VI.1933 *).

Stan rekordów na 30.VI 1933***)

Długość lotu w linji prostej (*) — 8.544 km (Anglja).

Wysokość (*) — 13.404 m. (Anglja).

Największa szybkość (*) — 473 km 820 m (Stany Zjedn.).

Szybkość na 100 km — 401 km 279 m (Stany Zjedn.).

Szybkość na 1.000 km (*) — 347 km 477 m (Niemcy).

Szybkość na 2.000 km (*) — 345 km 310 m (Niemcy).

Szybkość na 5.000 km (*) — 208 km 152 m (Hiszpanja).

**) Należy zauważyć, że obecnie zmieniona została numeracja kategoryj samolotów lekkich. Przedtem kat. 2-ą stanowiły samoloty lżejsze dwumiejscowe. Obecnie: 1-a kat. — cięższe dwumiejscowe, 2-a — cięższe jednomiejscowe, 3-a — lżejsze dwumiejscowe, 4-a — lżejsze jednomiejscowe.

***) Gwiazda oznacza rekord dyplomowany.

Szybkość na 10.000 km (*) — 149 km 853 m (Francja).

Rekordy z ciężarem użytecznym 500 kg

Wysokość — 10.285 m (Francja).

Szybkość na 1.000 km — 347 km 477 m (Niemcy).

Szybkość na 2.000 km — 228 km 267 m (Francja).

Rekordy z ciężarem użytecznym 1.000 kg

Wysokość — 8.980 m (Francja).

Szybkość na 1.000 km — 281 km 250 m (Francja).

Szybkość na 2.000 km — 228 km 267 m. (Francja).

Rekordy z ciężarem użytecznym 2.000 kg

Wysokość — 7.507 m (Francja).

Szybkość na 1.000 km — 224 km 735 m (Francja).

Szybkość na 2.000 km—151 km 362 m (Francja).

Rekordy z ciężarem użytecznym 5.000 kg

Wysokość — 3.586 m (Francja).

Rekordy z ciężarem użytecznym 10.000 kg

Wysokość — 3.231 m (Włochy).

Rekord największego ciężaru unoszonego na wysokość 2.000 m (*)

10.000 kg (Włochy).

KLASA C bis. WODNOPŁATOWCE.

Długość lotu w linji prostej (*) — 3.173 km 200 m (Francja).

Wysokość (*) — 11.753 m (Stany Zjedn.).

Największa szybkość (*) — 682 km 078 m (Włochy).

Szybkość na 100 km — 551 km 800 m (Anglja).

Szybkość na 1.000 km (*) — 222 km 277 m (Niemcy).

Szybkość na 2.000 km (*) — 185 km 931 m (Francja).

Szybkość na 5.000 km (*) — 139 km 567 m (Francja).

Rekordy z ciężarem użytecznym 500 kg

Wysokość — 8.208 m (Stany Zjedn.).

Szybkość na 1.000 km—222 km 277 m (Niemcy).

Szybkość na 2.000 km — 185 km 931 m (Francja).

Rekordy z ciężarem użytecznym 1.000 kg

Wysokość — 8.208 m (Stany Zjedn.).

Szybkość na 1.000 km — 190 km 004 m (Francja).

Szybkość na 2.000 km — 185 km 931 m (Francja).

Rekordy z ciężarem użytecznym 2.000 kg

Wysokość — 6.074 m (Stany Zjedn.).

Szybkość na 1.000 km — 177 km 279 m (Niemcy).

Szybkość na 2.000 km — 163 km 628 m (Francja).

Rekordy samolotów lekkich (turystycznych)

Klasa i kategorja samolotu	Długość lotu w linji prostej (rekord dypl.)		Wysokość		Szybkość na 100 km		Szybkość na 500 km	
	Wyczyn w km	Państwo	Wyczyn w m	Państwo	Wyczyn w km/g	Państwo	Wyczyn w km/g	Państwo
Samoloty lądowe								
I kat. (wielomiejsc. do 560 kg)	2.912	F.	9.282	W.	223,546	F.	—	
II kat. (jednomiejsc. do 450 kg)	3.582	P.	8.142	N.	333,765	F.	—	
IV kat. (wielomiejsc. do 280 kg)	886	W.	6.023	P.	196,936	W.	189,573	W.
III kat. (jednomiejsc. do 200 kg)	852	F.	5.193	F.	162,940	S. Z.	—	
Samoloty wodne								
I kat. (wielomiejsc. do 680 kg)	122	F.	7.362	W.	189,433	F.	—	
II kat. (jednomiejsc. do 570 kg)	—		5.652	N.	165,044	N.	—	
III kat. (wielomiejsc. do 350 kg)	—		3.231	F.	143,540	F.	—	
IV kat. (jednomiejsc. do 250 kg)	—		3.461	F.	122,783	F.	—	

Kreska oznacza, że rekord nie został jeszcze ustalony.

Rekordy z ciężarem użytecznym 5.000 kg
Wysokość — 2.000 m (Niemcy).

Rekord największego ciężaru unoszonego na wysokość 2.000 m (*)
6.450 kg (Niemcy).

KLASA D. SZYBOWCE
Długość lotu w linji prostej (*) — 220 km 270 m (Niemcy).

Długość lotu w obwodzie zamkniętym (*) — 455 km 800 m (Niemcy).

Długotrwałość lotu (z powrotem na miejsce startu) * — 21 godz. 34 min. (Stany Zjedn.).

Wysokość nad miejscem startu (*) — 2.589 m (Austrja).

„Dwanaście godzin Angers"

Dnia 2-go lipca bieżącego roku zostały rozegrane we Francji narodowe zawody lotnicze pod nazwą „Les douze heures d' Angers". Ze względu na to, iż zawody te przez prostotę swego regulaminu posłużyć mogą za wzór godny naśladowania, oraz że w roku przyszłym prawdopodobnie zostaną do udziału w nich dopuszczone również samoloty innych narodowości — omówimy je nieco szerzej.

Prowincji Anjou we Francji przypada zaszczyt zorganizowania pierwszych zawodów lotniczych w Europie. Pierwszy lot w Anjou wykonany został w roku 1908, a w dwa lata później, w roku 1910, nowopowstały Aeroklub Zachodni zorganizował wyścig lotniczy między Angers i Saumur, którego bohaterami zostali: Martinet, Legagneux i angielski kapitan Dickson.

Obecnie zawody, pod nazwą „Dwanaście godzin Angers" zorganizowane zostały podobnie jak zawody samochodowe „Dwadzieścia cztery godziny samochodem w Mans".

Istota konkurencji polegała na osiągnięciu jak największej ilości przelecianych kilometrów w ciągu 12 godzin, przyczem czas użyty na lądowania i uzupełniania zapasów paliwa nie był odliczany.

Samoloty mogły przybyć na lotnisko Avrille w czasie od godziny 15-ej dnia 30-go czerwca do godziny 10-ej 1-go lipca. Start pierwszej maszyny nastąpił w niedzielę, 2-go lipca, o godzinie 8.30 i od tego momentu, w ciągu 12 godzin urzędowała komisja sędziowska. Trasę lotu stanowił trójkąt, którego wierzchołkami były: lotnisko Avrille (w Angers), Corzé i Judardeil. Obwód tego trójkąta wynosi 45.051 m. Miejsca skrętów oznaczono masztami 7-metrowej wysokości, przyczem samoloty powinny były przelatywać między masztami a posterunkami komisji sędziów.

Do zawodów dopuszczono samoloty słabosilnikowe, wyłącznie francuskiej produkcji, conajmniej dwumiejscowe, jednak silniki mogły być produkcji i pochodzenia zagranicznego.

Suma nagród dla zowodników wyniosła 100.000 franków, z czego: pierwsza nagroda w wysokości 40.000 fr., druga — 10.000 fr., trzecia — 5.000 fr., od czwartej do szesnastej — po 3.000 fr. Prócz tego zwycięzca otrzymał puhar, ofiarowany przez Aeroklub Zachodni; pierwsza sklasyfikowana załoga kobieca — 3.000 fr., pierwsza sklasyfikowana załoga na aerodynie —3.000 fr. W razie, gdyby dwie ostatnie nagrody po 3.000 fr. nie przypadły nikomu w udziale, miały być przyznane załogom sklasyfikowanym, jako XVII i XVIII. Wreszcie ofiarowano 2.000 fr., jako nagrodę pocieszenia dla załogi sklasyfikowanej, któraby żadnej innej nagrody nie zdobyła.

Klasyfikacja do pierwszej nagrody uwarunkowana została przebyciem conajmniej 1.800 kilometrów, a do innych nagród — przebyciem conajmniej 1000 kilometrów.

W zawodach wzięły udział 24 załogi. Między innemi startowali: Morane i Detroyat na samolocie Morane-Gipsy, Doumere na samolocie Bernard-Gipsy, Assolant na samolocie Bernard-Renault i dwie załogi kobiece.

Pierwszą nagrodę zdobyli Langlois i Burtin na samolocie Farman z silnikiem Hispano-Suiza.

Oto ich wrażenia, skreślone dla tygodnika Aéro:

— Zdecydowaliśmy się na wzięcie udziału w zawodach „Dwunastu godzin Angers" na dziesięć dni przed ich rozpoczęciem. Nasz samolot (własność Marcelego Langlois), Farman-358 z silnikem Hispano-Suiza 100 KM, po dokonanych lotach próbnych okazał się zupełnie odpowiedni. Zamierzaliśmy wprawdzie dokonać pewnych drobnych zmian, które zapewniłyby nam jeszcze większą szybkość średnią lotu, ale niepogoda i bliski termin zawodów stanęły temu na przeszkodzie. To też lecieliśmy na płatowcu i silniku ściśle seryjnym.

Do Angers przybyliśmy 30 czerwca, by jak najwcześniej załatwić formalności kontrolne i wypocząć przed lotem.

W niedzielę, 2-go lipca, wystartowaliśmy rano do zawodów i już po pierwszem okrążeniu trasy mogliśmy stwierdzić, że wysuwamy się na czoło zawodników.

W zbiornikach mieliśmy mieszankę benzyny z 25% benzolu, której zużycie wypadło około 40 litrów na godzinę. Zużycie smarów było minimalne: przez cały czas trwania zawodów nie dodawaliśmy wcale oliwy.

Za każdem okrążeniem zmienialiśmy się przy sterze, aby choć tym sposobem ożywić monotonję lotu. Należy stwierdzić, że drogę i krajobraz poznaliśmy dokładnie.

Raz zmniejszywszy po starcie obroty silnika do 2.050 na minutę, tylko na krótko musieliśmy je powiększyć do 2.100, kiedy nasi najgroźniejsi rywale, Finat, Lebeau i Arnoux zaczęli nam „deptać po ogonie".

Po 5-ciu godzinach wylądowaliśmy, aby napełnić zbiorniki. Zupełie podobnie jak przy wyścigach samochodowych w Mans, organizacja zaopatrzenia w materjały pędne funkcjonowała tu zadziwiająco sprawnie: dolano nam benzyny w ciągu trzech minut.

Zresztą nasz lot minął bez godnych uwagi wydarzeń. Mieliśmy doskonałą pogodę, widoczność świetną i nawet w południe zupełny spokój, bez rzucania w powietrzu, mimo, że przez cały czas lecieliśmy na wysokości od 75 do 100 metrów.

Mimo wszystko, z prawdziwą przyjemnością powitaliśmy zakończenie zawodów.

Uważamy obaj, że prosta, sprawiedliwa formuła regulaminu znakomcie, bez żadnych zmian nadaje się do zorganizowania zawodów międzynarodowych w roku 1934.

Istotnie, należy przyznać, że formuła jest prosta i przez tę swoją prostotę zrozumiała dla publiczności, co w znacznym stopniu podnosi zainteresowanie zawodami. W roku przyszłym Aeroklub Zachodni zamierza wprowadzić jeszcze jeden czynnik zainteresowania publiczności, a mianowicie zorganizować zakłady pieniężne na wzór totalizatora przy wyścigach konnych.

M.

Angielskie zawody szybkości o puhar Króla

Miejsce	Nazwisko właściciela	Nazwisko pilota	Typ samolotu	Typ silnika	Współczyn. handic.	Szybkość śr. na trasie mil.
1	Kpt. G. de Havilland	Kpt. G. de Havilland	D. H. Leopard-Moth	Gipsy-Major	19,53	139,51
2	Visscomtess Hardinge	E. C. T. Edwards	Comper Swift	Pobjoy	28,37	126,89
3	Hall Caine	A. J. Styran	D. H. Leopard-Moth	Gipsy-Major	20,14	138,50
4	W. S. Stephenson	E. D. Ayre	Desoutter Mk-I	Hermes II	37,39	115,89
5	C. G. Grey	H. Leech	Arrow Active	Gipsy III	19,32	137,65
6	A. S. Butler	A. S. Butler	D. H. Leopard-Moth	Gipsy-Major	20,14	136,10
7	A. Henshaw	A. Henshaw	Comper-Swift	Pobjoy	25,24	127,78
8	Lord Wakefield	H. S. Broad	D. H. Dragon	Gipsy-Major	22,23	132,71

Najpopularniejsze z angielskich zawodów lotniczych, „Wyścigi o Puhar Króla", rozegrane zostały w roku bieżącym 8-go lipca na lotnisku Hatfield.

Regulamin zawodów przewidywał cztery okrążenia różych tras, z których trzy pierwsze stanowiły eliminację do ostatniej — finałowej, przyczem wszystkie starty i lądowania odbyły się na lotnisku Hatfield.

Okrążenia wyznaczone zostały w sposób następujący:

I — Hatfield — Felixstowe — Bircham Newton — Hatfield (223,8 mil. ang.);

II — Hatfield — Cranwell — Desford — Hatfield (206,7 m. ang.);

III — Hatfield — Bircham Newton — Wittering — Hatfield (194,7 m. ang.);

IV — Hatfield — Henlow — Upper Heyford — Hatfield — Henlow — Upper Heyford — Hatfield (205,6 m. ang.).

Do zawodów dopuszczone zostały samoloty o szybkości conajmniej 177 km na godzinę oraz piloci, którzy do dnia 1-go maja bieżącego roku mieli wylatanych conajmniej 100 godzin.

Prócz powyższych warunków, zastosowany został specjalny handicap dla wyrównania obciążenia maszyn i mocy silników, wyrażony współczynnikiem.

W pierwszem okrążeniu startowało 35 zawodników, podzielonych na 6 grup Sklasyfikowanych do drugiego okrążenia zostało 24 zawodników w czterech grupach. Do trzeciego 16 w dwuch grupach.

Start do finału, to jest do czwartego okrążenia, nastąpił w jednej grupie, przy udziale zawodników, podanych w tabeli.

Zwycięzcą został kapitan Geoffrey de Havilland na nowym jednopłatowcu własnej produkcji, *D. H. Leopard-Moth* z silnikiem *Gipsy-Major* o mocy 130 KM.

Kapitan Havilland liczy 53 lata i jest pilotem od roku 1908, to jest od lat 25-ciu. Zwycięski jego samolot, jeden z sześciu stanowiących pierwszą serię, przeznaczoną specjalnie na zawody o Puhar Króla, jest to górnopłat, mieszczący załogę w składzie: pilot i dwuch pasażerów, siedzących za pilotem obok siebie. Stanowi on ulepszenie znanego typu *Puss-Moth*. Posiada znakomitą widoczość i bardzo dużą szybkość oraz łatwość w pilotowaniu. Wygodna kabina, podwójny ster, obszerne pomieszczenie na bagaż i inne zalety praktyczne czynią go idealnym typem maszyny turystycznej do dalszych podróży.

Trzecie i szóste miejsce zajęły również załogi, lecące na tym typie maszyn, które w zawodach o Puhar Króla wystąpiły po raz pierwszy na szerszej arenie sportowej, odrazu zdobywając sobie kolosalną reklamę.

Zdobywca drugiej nagrody w roku bieżącym, Edwards, w roku ubiegłym znajdował się w zawodach o Puhar Króla na pierwszem miejscu.

Zdobywca trzeciej nagrody, A. J. Styran, znany jest również w Polsce, gdzie bawił czas jakiś w roku ubiegłym, wykonując lot z Heston do Warszawy.

Z dwuch kobiet, które brały udział w zawodach, pani Butler (lecąca z mężem, jako pilotka) zajęła szóste miejsce; pani Bayley zaś została wyeliminowana w drugiem okrążeniu.

Specjalną sympatją wśród publiczności przez cały czas zawodów cieszył się młody, 19-letni pilot Henshaw, który w finale zajął siódme miejsce, wykazując ogromne zacięcie i ambicję sportową.

Pomimo dość licznych wypadków przymusowych lądowań, tylko jedno z nich pociągnęło za sobą rozbicie samolotu i, lekkie zresztą, potłuczenie załogi.

M.



Leopard-Moth.



Styran, de Havilland, Henshaw, lord Gorrell.



I Wilno wystąpiło z pierwszą swoją imprezą. Sympatja, jaką cieszy się Aeroklub Wileński wśród reszty klubów, sprawiła, że — mimo rozpaczliwego stanu maszyn po ostatnich zawodach — zgłoszono na „1-y Lot Pólnocno-Wschodniej Polski" 10 samolotów. Zaważyła tu pewnie także i chętka obejrzenia z góry pięknego krajobrazu Wileńszczyzny i Nowogródczyzny.

Ci, co zgłosili się, mieli dużo zadowolenia. Pogoda w dniu 2 lipca sprzyjała celom turystycznym. Dobra organizacja zawodów i serdeczne przyjęcie pozostawiły bardzo miłe wrażenie na uczestnikach.

Lot Północno - Wschodniej Polski zawierał trzy konkurencje:

1) Zlot kometowy, rozpoczynający się o północy a kończący o godz. 19-ej dnia 1 lipca.

2) Lot okrężny po Wileńszczyźnie o nagrodę miasta Wilna.

3) Sztafetę lotniczo - samochodowo-motocyklową.

Próby 2) i 3) połączone były z pokazami dla publiczności. Uświetnili je swojemi akrobacjami pp. mjr. Pawlikowski i por. Kosiński. P. K. Markiewicz wykonał kilka lotów na szybowcu ze startu samochodowego. Publiczności było kilka tysięcy, mimo trudności komunikacyjnych i ubogiego programu. Wniosek stąd, że i Wilno kocha lotnictwo i że należy mu się pokaz przynajmniej z trójką Bajana i „pociągiem powietrznym".

———

Dzięki licznym w tym roku zlotom, nasze kluby wyszkoliły nałogowych dalekodystansowców, którzy z upodobaniem pożerają kilometry, nie zważając na silnik. Północ, obrana w regulaminie zawodów wileńskich jako początek zlotu kometowego, powiększała jeszcze niepokój wśród zawodników tej konkurencji. Wiadomem było, że wielu pilotów wyleci o świcie. Warszawiacy (w ich ekipie znajdował się nasz sprawozdawca) musieli spasować odrazu z powodu zużycia silników. Startujemy dopiero około 9-ej, po śniadaniu. Do końca zlotu mamy 10 godzin. Chcemy zrobić około 1.000 kilometrów.

Okropnie przyjemnie jest wybierać się na zlot gwiaździsty. Zwłaszcza, gdy ma się trochę czasu w zapasie i nie trzeba się zbytnio spieszyć.

Lecimy nasamprzód do Płocka, później wpadamy na truskawki do prezesa Rudowskiego. Z Półwieska wypadałoby lecieć nad morze, nie chcemy jednak ryzykować większego etapu w obawie przed spóźnieniem. Lecimy więc do Grudziądza, po tem do Torunia i z powrotem do Warszawy, na obiad. Po obiedzie odwiedzamy Białą i Grodno (na Lidę już czasu nie starcza) i lądujemy na Porubanku na 10 minut przed zamknięciem terminu zlotu .

Najraniej (o 2-ej w nocy) wystartował p. Tyrała z Aeroklubu Krakowskiego. Szczęście mu nie sprzyjało, bo z powodu jakichś formalności musiał przerwać rajd w Warszawie po przebyciu ponad 1.000 km. Również nie poszczęściło się p. Uszackiemu z Białej, który przy starcie w Warszawie rozbił samolot i musiał zrezygnować z przyjemności oglądania wileńszczyzny. Ambitny ten zawodnik był poważnym pretendentem do pierwszego miejsca w zlocie.

Zlot zakończyło zaledwie czterech zawodników.

Pierwsze miejsce zdobył por. Kazimierz Kosiński z Aeroklubu Śląskiego na Moth'ie, mając 1.949 punktów.

Drugie zajął lwowianin, p. Adam Szarek (samolot RWD-4), który miał 1.543 punkty.

Trzecie i czwarte przypadło zawodnikom warszawskim: Stefanowi Iwanowskiemu z 1.286 punktami i A. Onoszce — z 1.226 punktami.

———

Lot okrężny po Wileńszczyźnie rozpoczęło 6 samolotów. Prócz czterech wymienionych: RWD-4 Aeroklubu Poznańskiego z pilotem p. J. Mościckim i PZL-5 Aeroklubu Wileńskiego, pilotowany przez p. W. Giedroycia.

Lot wileński uwzględniał tylko regularność. Był to typowy konkurs załóg. Szybkość samolotu, grająca zwykle w rajdach poważną rolę, w tym locie była zupełnie wyłączona, gdyż regulamin wyznaczał zgóry szybkość dla każdego samolotu. Należało trzymać się jej ściśle, bo odchylenie karane było 2 punktami za każdą minutę, przyczem brana była pod uwagę oprócz średniej nieregularności z 5-iu etapów, także ilość etapów nieregularnych.

Trasa lotu prowadziła z Wilna do Mołodeczna (109 km.), stąd do Baranowicz (145 km.), potem do Nowogródka (54 km.), Oszmiany (93 km.) i z powrotem do Wilna (48 km.). Długość całej drogi wynosiła 449 km. W Mołodecznie moment dotknięcia kółkami ziemi liczył się jako czas lą-

dowania i jednocześnie startu do następnego etapu. W Baranowiczach następowało lądowanie (czas postoju był odliczany). W Nowogródku i w Oszmianie należało tylko zrzucić meldunek.

Konkurs regularności daje każdemu nadzieję zwycięstwa. Wydaje się bardzo łatwym. To też ruszamy z dobrą miną, obładowani wielką ilością zegarków.

Samoloty wypuszczane są co 5 minut.

Ponieważ szybkości maszyn są różne, spotykamy się prawie wszyscy w Mołodecznie. Sprzyjający wiatr na tym odcinku przygnał wszystkich za wcześnie. Samoloty krążą nad lotniskiem, wytracając minuty. My jesteśmy w porę. Robimy małą rundkę i z dokładnością do 15 sek. uderzamy podwoziem o murawę lotniska, osiągając przepisowe 145 km. dla naszej maszyny.

Wrażenie po pierwszym etapie jest paskudne. Konkurs wydaje się parodją. Zastanawiamy się, jak wybrnie komisja, gdy wszyscy będą mieli regularność 100-%-ową.

Ale już drugi etap usposabia nas do zawodów o wiele korzystniej. Są bowiem tacy, którzy przyznają się do nieregularności. Mimo to, do pierwszego miejsca zostaje jeszcze trzech pretendentów.

Jednak dopiero od Baranowicz zaczynają się trudności. Teraz mamy wiatr przeciwny, o nadrabianiu czasu mowy być nie może; trzeba się spieszyć i niewiadomo, czy się zdąży. Etapy są krótkie. Zamiast lądowania — rzucanie meldunku w koło. Za trafienie najbliżej środka koła — nagroda.

Startuje 5 maszyn. P. Giedroyć uszkodził samolot przy lądowaniu w Mołodecznie i wrócił lotem do Wilna.

Odcinek z Baranowicz do Nowogródka staramy się przebyć z największą szybkością i po sznureczku, chociaż Świteź kusi, aby zboczyć z loksodromy. Nowogródek widać z daleka. Meldunek mamy zrzucić na dziedzińcu zamku. Robimy więc nalot na miasto, wiraż między wieżami kościoła i celujemy. Najbliżej środka zrzucił Iwanowski, za co otrzymał nagrodę Komitetu Nowogródzkiego L. O. P. P. Nowogródek miał emocjonującą atrakcję lotniczą. Całe miasto wyległo na wzgórza przyglądać się nadlatującym samolotom.

Wiatr wciąż przeciwny, czasu mało. Lecimy do Oszmiany zrzucić drugi meldunek. Tym razem najcelniej trafił Mościcki.

Pierwszy samolot ląduje w Wilnie o 1-ej. Teraz nabieramy wszyscy zaufania do celowości konkursu, a niejeden powtórzyłby chętnie lot, aby naprawić błędy. Zwłaszcza zrzucanie meldunku. Już teraz każdy wie dokładnie o ile dziesiątych części sekundy zawcześnie wyzwolił ciężarek z objęć swojej dłoni i kiedy ile powinien dodać gazu.

Pierwsze miejsce przyznane zostało Iwanowskiemu z A. W., który posiadał 4,2 punktów karnych. Drugie zajął p. Szarek ze Lwowa (5,6 p-któw). Trzecie — p. Mościcki z Poznania (8,8 p.). Czwarte — por. Kosiński ze Śląska (14,4 p.). Piąte — Onoszko z Warszawy (17,6 p.).

———

Sztafeta lotniczo - samochodowo - motocyklowa była opracowana bardzo starannie i pomysłowo. Przedstawiała ona poważne trudności zarówno dla lotników, jak i automobilistów.

Toteż z siedmiu (doszedł jeszcze kpt. Halewski) biorących udział 3 zespoły nie zostały sklasyfikowane. Za to zespół zwycięski osiągnął doskonały czas 48 min. 15 sek. Tworzyli go: pilot — por. K. Kosiński, kierowca samochodu — p. Włodzimierz Kurec, znany automobilista a ostatnio lotnik, motocykliści — P. Pimonow i A. Bohdanowicz.

———

Opierając się na powyższych wynikach, Komisja Sportowa przyznała poszczególnym zawodnikom i właścicielom samolotów nagrody, jak następuje:

I. Nagrody Ministerstwa Komunikacji dla aeroklubów, których samoloty uzyskały najlepsze kwalifikacje ogólne:

I. nagroda (zł. 300) — dla Aeroklubu Śląskiego.

II. nagroda (zł. 200) — dla Aeroklubu Warszawskiego.

II. Nagrody za zlot kometowy.

Nagroda dla aeroklubu, którego samolot uzyskał największą ilość punktów (obraz Br. Jamontta „Stare Wilno") — Aeroklub Śląski.

I. nagroda dla pilota, ufundowana przez Kom. Wojew. L. O. P. P. w Wilnie (aparat fotograficzny) — por. pil. Kazimierz Kosiński z Aeroklubu Śląskiego.

II. nagroda dla pilota (buvard skórzany) — Adam Szarek z Aeroklubu Lwowskiego.

Nagrody za lot okrężny.

Nagroda przechodnia m. Wilna dla zwycięskiego aeroklubu (puhar) oraz nagroda od Komitetu Wojew. Wil. L. O. P. P. (puhar) — Aeroklub Warszawski.

I. nagroda dla pilota i I. nagroda dla obserwatora, ufundowane przez Kom. Kolejowy LOPP. w Wilnie (nesesery skórzane) — Stefan Iwanowski i Jerzy Osiński z Aeroklubu Warszawskiego.

II. nagroda dla pilota (zegarek srebrny Longine'a) — Adam Szarek z Aeroklubu Lwowskiego.

Nagrody za sztafetę samolotowo-samochodowo-motocyklową.

I. nagroda dla zespołu (papierośnice srebrne) — por. K. Kosiński, W. Kurec, P. Pimonow, Ali Bohdanowicz.

II. nagroda dla zespołu (bransoletki srebrne) — Iwanowski, Bohuszewicz, Pilatowski, Kleber.

Nagrody pozaregulaminowe.

Nagroda Kom. Woj. LOPP. w Nowogródku za najlepsze rzucenie meldunku w Nowogródku — Iwanowski.

Nagroda Kom. Pow. LOPP. w Oszmianie za najbliższe rzucenie meldunku w Oszmianie — Mościcki.

Nagroda przechodnia (puhar) dla najmłodszego wiekiem pilota - zawodnika, ufundowana przez D-cę O. W. Wilno pułk. Pakoszę — A. Onoszko z Aeroklubu Warszawskiego.

Nagroda honorowa (plakieta srebrna) od firmy Mohosacose dla zawodnika, który wziął udział w sztafecie na motocyklu powyższej firmy i uzyskał najlepsze wyniki — A. Bohdanowicz.



Grupa zawodników i gości. Od lewej. zwycięzca lotu okrężnego S. Iwanowski, J. Pruszyński, J. Mościcki, kpt. T. Halewski, A. Szarek.

AEROKLUB WILEŃSKI W KARYKATURZE

Rys. Pyrus



1. Prezes klubu, por. Zakrzewski. („No, panowie! Trzeba coś robić". — Pan prezes w swojej roli).



2. Wiceprezes R. Podziunas. („Właśnie jakraz mianowicie esyfłores"...).



3. Sekretarka p. Noja Szaławkówna (Nic nie mawia; pracuje).



4. B. prezes Ananjasz Rojecki, zwany „Czarna bakciła".



5. Kpt. F. Pytel, komendant ośrodka p. w. l. A. Wil. (gołębie serce; mina tylko groźna).



6. Wiktor Giedroyć („Królik") i Regina Hajlówna („Żyrafa").



7. Radca A. Bohdanowicz — „Cudowny looping" i K. Markiewicz, kier. oddz. L. L. „Lot"— „Pan admirał".



8. Włodzimierz Kurec— „Swój człowiek", „Motylek" (dlaczego „Motylek" — to widać).



9. „Ikar" A. Pimonow w poszukiwaniu lotniska.



10. Por. Jan Umiastowski — „Wania", latający artylerzysta.

Oficjalne wyniki 5-go Lotu Południowo-Zachodniej Polski

(Protokół Komisji Sportowej)

Komisja Sportowa 5-go Lotu Południowo - Zachodniej Polski na posiedzeniu w dniu 24 czerwca b. r. przyjęła do wiadomości skontrolowane i przeliczone wyniki zawodów, zatwierdzając je i polecając je publikować.

Jak w załączonej tabeli widać, przyznano:

1. miejsce p. Chałupnikowi Wiktorowi za 416,8 punktów, 2. miejsce p. por. Pronaszce Mieczysławowi za 405,9 punktów, 3. miejsce p. kpt. Halewskiemu Tadeuszowi za 400,5 punktów, 4. miejsce p. Sołtykowskiemu Janowi za 343,5 punktów, 5. miejsce p. inż. Korblowi Władysławowi za 330,7 punktów, 6. miejsce p. por. Gaździkowi Janowi za 321,8 punktów, 7. miejsce p. dr. Piotrowskiemu Kazimierzowi za 314,5 punktów, 8. miejsce p. inż. Drzewieckiemu Jerzemu za 304,9 punktów.

Z ogólnej klasyfikacji wyłączeni zostali pp.: Martyniak, Sopora i Kasprowski. Dwóch pierwszych za niedokończenie lotu okrężnego, ostatni za niezrzucenie meldunku w punkcie „Mizerna"

Punktacja zespołowa ogólna oraz średnia na każdy zgłoszony samolot wynosi:

Aeroklub Warszawski ogólna — 1.142,0, średnia — 360,5; Aeroklub Krakowski ogólna — 1.074,8, średnia — 358,2; Aeroklub Śląski ogólna — 321,8, średnia — 107.2.

Komisja Sportowa dokonała rozdziału nagród jak następuje:

Nagroda przechodnia im. kpt. Franciszka Żwirki (puhar dla klubu, którego zawodnik osiągnie największą ilość punktów w ogólnej klasyfikacji) została przyznana Aeroklubowi Krakowskiemu za wynik p. Chałupnika.

Nagroda przechodnia Wojewódzkiego Komitetu LOPP. w Krakowie — statua zwycięzcy za największą średnią szybkość — została przyznana Aeroklubowi Warszawskiemu, za wynik p. por. Pronaszki.

Nagrody pieniężne Ministerstwa Komunikacji w wysokości zł. 600, 500 i 400 za wyniki zespołowe średnie na każdy zgłoszony samolot przyznano kolejno — Aeroklubowi Warszawskiemu, Aeroklubowi Krakowskiemu i Aeroklubowi Śląskiemu.

Nagroda Łódzkiego Komitetu LOPP. w postaci obrazu za najlepszy wynik w

Szczegółowe wyniki 5-go Lotu Południowo - Zachodniej Polski im. Fr. Żwirki.

Nr. kolejny zawod.	Pilot i tow. oraz typ samolotu	Zdeklarow. szybkość w km/godz.	Średnia szybkość w raidzie w km/godz. Kraków—Łódź—Lublin—Sandomierz—Mielec—Zamość Lwów—Dębica—Katowice—N. Sącz—N. Targ—Kraków: 185 km	226 km	85 km	48 km	130 km	110 km	183 km	174 km	139 km	54 km	66 km	ΣΔV	A_1	Długość startu: pierwszego	Długość startu: powtórnego	A_2	Długość lądowan.: pierwszego	Długość lądowan.: powtórnego	A_3	Szybkość lotu na trójkącie Km/godz.	Stosunek % odchyłki do szybkości zdeklar.	A_4	Suma punktów A_1 A_2 A_3 A_4	Zajęte miejsce w klasyfikacji	Uwagi
1	**Chałupnik** Wiktor Chałupnik Kazimierz PZL-5	110	111	111,1	108,5	110,8	111,4	110	109,8	109,9	106,9	108	107	14,2	385,8	170	180	5	170	—	6	116,6	6%	20	416,8	1	Pierwszy start nieudany
2	**Korbel** Władysław Kamocki Kazimierz RWD-5	152	148	150,7	141,7	137,1	132,2	165	150,4	153,5	151,6	129,6	146,7	94,5	317,7	180	165	13	ponad 200	ponad 200	0	135,5	10,8%	0	330,7	5	
4	Kpt. **Halewski** Tadeusz Drozdowski Tadeusz D. H. Moth	132	111	126,7	127,5	130,9	134,5	132	132,3	132,2	132,4	140,9	127,7	48,5	358,5	100	130	0	105	115	14	127,9	3,1%	28	400,5	3	Obydwa starty i pierwsze lądowanie nieudane
6	**Sołtykowski** Jan Sido Józef Sido-1	110	68,1	109,4	110,9	102,9	111,4	111,9	98,9	104,4	109,7	115,7	110	76,5	323,5	200	—	0	175	—	4	117,6	6,9%	16	343,5	4	Start nieudany
7	Por. **Gaździk** Jan Gawęda Adam D. H. Moth	114	62	114,9	108,5	106,7	111,4	120	85,8	114,7	97	115,7	107	128,9	273,8	160	—	18	110	—	30	130,5	14%	0	321,8	6	
8	Dr. **Piotrowski** Kazimierz Nowotny Adam PZL-5	110	105,7	102,7	110,9	102,9	87,6	110	109,8	112,3	109,7	49,1	101,2	111,5	288,5	200	—	2	145	160	0	114,8	4,5%	24	314,5	7	Obydwa lądowania nieudane
9	**Kasprowski** Alfred Gawron Jan PZL-5															140	--	26	155	—	12	121,5	6,6%	16			Wyłączony z klasyfikaci ogólnej
10	Inż. **Drzewiecki** Jerzy Cieński Antoni RWD-7	136	64,2	135,6	127,5	137,1	125,8	143,5	133,9	133,8	166,8	154,3	132	156,9	247,9	80	110	19	110	—	30	147,1	8,1%	8	304,9	8	Pierwszy start nieudany
11	Por. **Pronaszko** Mieczysł. Inż. Rychter Witold RWD-5	152	152,1	152,4	164,5	151,6	152,9	150	152,5	153,5	151,6	129,6	152,3	41.4	372,9	190	160	3	110	—	30	135,6	10,8%	0	405,9	2	Drugi start nieudany.

ogólnej punktacji została przyznana p. Wiktorowi Chałupnikowi.

Nagroda Lubelskiego Komitetu LOPP.— złoty zegarek na rękę za najlepsze wyniki lokalne na przestrzeni Lublin — Sandomierz — Mielec — Zamość — została przyznana p. Chałupnikowi (najmniejsza utrata regularności 3,7 km.).

Nagroda p. dr. Gawendo, prezesa Komitetu LOPP. w Mielcu — za najlepszy wynik lokalny Kraków — Łódź — Lublin — Sandomierz — Mielec — zo-



Wiktor Chałupnik, zwycięzca 5-go Lotu Południowo-Zachodniej Polski.

stała przyznana p. Chałupnikowi Wiktorowi (4,4 km. straty regularności).

Nagroda Zarządu Głównego LOPP. za najkrótsze lądowanie — puhar — została przyznana p. por. Pronaszce za 30 pkt. i 2-e miejsce w ogólnej klasyfikacji.

Nagroda Zarządu Głównego LOPP. za najlepszy wynik w próbie regularności na trójkącie — zegar biurkowy - Omega — została przyznana p. kpt. Halewskiemu.

Nagroda Miejskiego Komitetu LOPP. w Krakowie — złoty zegarek na rękę — została przyznana p. Sołtykowskiemu za 2-gie miejsce między krakowskimi zawodnikami.

Nagroda Śląskiego Komitetu LOPP. dla najlepszego zawodnika śląskiego — srebrna papierośnica — została przyznana p. por. Gaździkowi.

Nagroda Częstochowskiego Komitetu LOPP. — srebrna papierośnica — została przyznana p. dr. Piotrowskiemu za 2-gie miejsce w próbie regularności na trójkącie.

Nagroda Śląskiego Komitetu LOPP. dla zawodnika śląskiego za najlepszy start — nesseser — została przyznana p. Kasprowskiemu.

Nagroda Komitetu LOPP. w Krośnie — srebrna papierośnica — została przyznana inż. Drzewieckiemu za 2-gie miejsce w próbie startu.

Nagroda firmy Vacuum Oil Company— statua — została przyznana por. Gaździkowi za 2-gie miejsce w próbie lądowania.

Nagroda pocieszenia Komitetu LOPP. w Sandomierzu — narzuta łowicka — dla najlepszego poza punktowanemi — została przyznana inż. Korblowi.

Nagród przechodnich Śląskiego Komitetu LOPP. za największą szybkość oraz Miejskiego Komitetu LOPP. w Krakowie za najlepszą wysokość — w roku bieżącym nie rozdzielono z powodu braku odpowiednich prób.

Komisja Sportowa
5-go Lotu Poł.-Zach. Polski

(—) Inż. A. Bobkowski
(—) Inż. M. Stodolski
(—) Dr. W. Miłkowski
(—) Dr. T. Spitzer
(—) Inż. E. Ekielski
(—) Kpt. W. Kułakowski
(—) T. Tyrała

NA FRONCIE SZYBOWCOWYM

Z kursu lotów wleczonych Szkoły Szybowcowej Aeroklubu Lwowskiego

W dniu 4 lipca rozpoczęto na lotnisku lwowskiem w Skniłowie trzytygodniowy kurs lotów wleczonych za samolotem. Program kursu, zorganizowanego przez kierownika Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej p. B. Łopatniuka, obejmuje przeszkolenie pilotów w lotach wleczonych za samolotem i opanowanie techniki żaglowania nad terenami płaskiemi. Celem kursu treningowego jest przeszkolenie pilotów szybowcowych w umiejętnem wyzyskiwaniu termiki nad terenem płaskim, dłuższe loty żaglowe z lądowaniem na lotnisku i przeloty. Kurs szkolny, przeznaczony jest dla pilotów szybowcowych mających kategorję „C" urzędową i około 10 godzin wylatanych w terenie (Bezmiechowa) oraz dla pilotów motorowych. Szczegółowy program przeszkolenia pilotów szybowcowych przedstawia się następująco:

1. Około 6 rund nad lotniskiem dla opanowania lotu za samolotem i krótkiego lądowania na terenie płaskim.
2. Długi półgodzinny lot wleczony z głębokimi wirażami.
3. Dwa loty holowane na 500—600 m dla nauki ślizgów i spirali.
4. Dwa loty krótkie z linką. W pierwszym locie pilot szybowcowy sam linkę odprowadza i zrzuca na start; w drugim ląduje z linką dla opanowania ewentualnego przymusowego lądowania z linką na wypadek, gdyby nie dała się odczepić. Linka jest lekko drucikiem przymocowana, by w razie nagłego zaczepienia na ziemi sama się zerwała.
5. Schodzenie całego zespołu na lince ma za zadanie naukę schodzenia za samolotem z pod chmur w przelocie.
6. Kierowanie samolotem przez pilota szybowcowego.
7. Wyholowanie na wysokość 1.000 m.
8. Lot żaglowy trwający około godziny.
9. Przelot na holu od 50 do 100 km.

Dla pilotów motorowych, którzy mogą nie być pilotami szybowcowymi i nie mieć lotów w terenie, program szkolenia jest podobny, tylko kolejność zadań odmienna; przyczem szybowiec musi być zaopatrzony w przyrządy nawigacyjne, specjalnie szybkościomierz, gdyż piloci motorowi nieodrazu wyczuwają właściwą szybkość szybowca.

Naprzód lot na 1.000 m na ślizgi, spirale i głębokie wiraże dla poznania szybowca, około 5 lotów dla którtkiego lądowania na szybowcu, loty z linką, kierowanie samolotem, schodzenie na lince całego zespołu, lot żaglowy i przelot na holu. Piloci motorowi holowani są odrazu za RWD 8, podczas gdy piloci szybowcowi naprzód za Hanriotem, później za RWD 8 dla stopniowego przyzwyczajenia do większej szybkości wleczenia.

W kursie treningowym biorą udział piloci wyznaczeni na zawody ISTUS i w Gödölö: B. Baranowski, P. Mynarski, W. Polny i B. Łopatniuk. Inż. Grzeszczyk i Żabski wykonali parę lotów gościnnych. W kursie szkolnym biorą udział następujący piloci szybowcowi posiadający urzędową kategorję „C" i około 10 godzin wylatanych w Bezmiechowej: por. Czarkowski - Golejewski, F. Kotowski, K. Kula, S. Piątkowski, K. Antoniak, M. Younga, inż. W. Czerwiński. A. Nowotny z powodu choroby szkolenie przerwał. Inż. W. Chalier wykonał parę gościnnych lotów. W kursie szkolnym dla pilotów motorowych biorą udział: A. Szarek i W. Olszewska posiadający kategorję „C" sportową, L. May i D. Sikorzanka — kategorję „B", por. M. Blaicher — kategorję „A" i B. Bernaś, nielatający dotąd na szybowcach. Wymienieni piloci będą musieli przejść pełne przeszkolenie w terenie od początku, przyczem interesującem jest, w jakim stopniu kurs lotów wleczonych skróci ich przeszkolenie w Bezmiechowej. Pilotami holującymi są: Ł. May, A. Szarek i B. Bernaś; pilotki W. Olszewska i D. Sikorzanka mają być przeszkolone w holowaniu.

Tabor kursu składa się z dwu ITS-II. „Komara", SG-28, CW-5, „Lwowa". Zadania kursu szkolnego przerabiane są na ITS-II. Żaglowanie na „Komarze"; loty treningowe na „Komarze", SG-28, CW-5 i „Lwowie". Maszynami holującemi są dwa Hanrioty i RWD-8 jedyny samolot sportowy A. L., oddany obecnie do dyspozycji kursu. Samochód służy do przeciągania szybowców na start i po przelotach.

Dokładne wyniki kursu podamy w numerze następnym. Obecnie wymienimy loty najciekawsze.

A więc: pierwszy przelot w Polsce wyłącznie nad terenem płaskim dokonany przez instr. B. Baranowskiego na „Lwowie" do Komarna, wynoszący 34 km i lot tegoż pilota trwający 3 h 08' na SG-28 przy wysokości 1.000 m, uzyskanej po odczepieniu się z holu. Lot P. Mynarskiego na „Komarze" — 5 h 52' przy uzyskanej wysokości 1.000 m po odczepieniu, stanowiący rekord lotu żaglowego nad terenem płaskim i rekordowy przelot tego pilota na CW-5 do Brzeżan — 84,2 km — przy osiągniętej wysokości 1.050 m po odczepieniu się od holu; przelot trwał 4 h 32' Dalej lot K. Kuli na SG-28, trwający 2 h 05'. Loty na „Komarze": S. Piątkowskiego — 1 h 35', K. Antoniaka — 52', W. Czerwińskiego — 1 h 31'. Lot na SG-28 trwający 56' W. Polnego, lot F. Kotowskiego na SG-28 — 1 h 17', lot na „Komarze" M. Younga — 1 h 33', jako pierwszy lot termiczny nad terenem płaskim wykonany przez pilotkę polską. Wreszcie lot B. Łopatniuka na CW-5, trwający 3 h 13' i lot D. Sikorzanki na „Komarze" — 3 h 38', stanowiący polski rekord kobiecy lotu nad terenem płaskim.

Wyniki lotów zależą przedewszystkiem od warunków termiczych panujących danego dnia (wysokość podstawy cumulusów, rodzaj występujących kominów), od pory startu, wysokości odczepienia się z holu, od własności szybowca oraz umiejętności pilota wykorzystywania warunków. Jest jasne, że bez odpowiedniej maszyny nawet najlepszy pilot nie mógłby osiągnąć poważniejszych rezultatów. Najlepszą porą do lotów żaglowych są godziny południowe od 10 h do 15 h (pora tworzenia

się i kondensacja cumulusów), w którym to czasie dokonano najdłuższych lotów i przelotów (loty B. Baranowskiego, P. Mynarskiego, B. Łopatniuka, D. Sikorzanki, K. Kuli i t. d.). W godzinach popołudniowych, 15 — 16, najlepsza termika była nad miastem (loty F. Kotowskiego, Marji Younga), przyczem jednak warunki do żaglowania kończyły się już po godzinie 16-ej. W dłuższych lotach piloci daleko odchodzili od Skniłowa (Lwów, Lubień, Janów, Gródek Jagielloński) i powracali na miejsce startu na lotnisko. Na zakończenie kursu przewidywane są przeloty na holu do Bezmiechowej i w trójkącie Winniki — Dublany — Lwów.

Kurs przyniósł już dotychczas cały szereg cennych doświadczeń. Jako dopełnienie kursu przewiduje kierownictwo urządzenie na jesieni r. b. wykładów teoretycznych prowadzonych przez I. T. S., naukę ślepego pilotażu, początki akrobacji i t. d.

my.

Czołowi piloci szybowcowi na kursach treningowych w Bezmiechowej

Do serji pięknych wyczynów na kursie treningowym w Bezmiechowej należy zaliczyć nowy przelot pilota-instruktora P. Mynarskiego w dniu 15 czerwca na SG-28 do Ustrzyk, wynoszący 27,2 km oraz pobicie rekordu długotrwałości lotu przez pilota-instruktora B. Baranowskiego w dniu 21 czerwca na SG-28. Lot ten, trwający 10 godzin 40 minut, zakończył się wieczorem; pilot lądował przy rozpalonych ogniskach. Ogółem w ciągu kursów treningowych od 15 maja do 1 lipca b. r. dokonano pięciu przelotów; w tem dwa rekordy Polski w przelocie: 27,3 km. B. Baranowskiego i 44,8 km por. K. Czarkowskiego, oraz dwa rekordy Polski na długotrwałość lotu: 10 godz. 4 min. kpt. J. Łukasiewicza przy osiągniętej rekordowej wysokości 1.600 m. ponad start i 10 godz. 40 min. B. Baranowskiego.

W roku bieżącym charakterystyczne jest nastawienie pilotów na przeloty i loty termiczne, przyczem żaglowanie zboczowe, do którego dawniej wyłącznie się ograniczano, uważane jest jako pomocnicze do lotów w termice.

O intensywności latania w Bezmiechowej świadczą czasy, osiągnięte przez poszczególnych pilotów w ciągu kursów treningowych. Kierownik Szkoły, B. Łopatniuk, ma w sumie wylatane tej wiosny ponad 12 godzin, w tem przelot do Ustrzyk na CW - 5, wynoszący 17,2 km. Instruktor-pilot B. Baranowski wylatał ponad 40 godzin; rekordowy przelot do Komańczy 27,3 km na „Komarze" i rekord długotrwałości lotu na SG - 28 — 10 godz. 40 min. Instruktor - pilot P. Mynarski ponad 30 godzin wylatanych: dwa przeloty do Ustrzyk na „Lwowie" i na SG - 28, wynoszące po 17,2 km. Por. Czarkowski - Golejewski wylatane w sumie ponad 4 godziny; rekordowy przelot 44,8 km do Rypian na „Komarze". Kpt. Łukasiewicz ponad 15 godzin wylatane; rekord długotrwałości lotu i wysokości na „Lwowie": 10 godz. 4 min. i 1.600 m ponad start. K. Kula ponad 30 godzin wylatane w tem lot na CW - 5 trwający 7 godz. 38 min., lot na „Lwowie" 6 godz. 15 min. i t. d. F. Kotowski ponad 27 godzin, lot na „Komarze" 5 godz. 7 min. W. Polny wylatał około 20 godzin, w tem loty na SG - 28 i na „Komarze": obydwa ponad 4 godziny. K. Plenkiewicz około 20 godzin, lot na „Czajce" 5 godzin 41 min. Stępniewski wylatał około 11 godzin, w tem loty na „Komarze" ponad 3 godziny; por. Rawicz-Szabuniewicz ponad 10 godzin wylatane, lot na „Komarze" 3 godziny 20 min. K. Antoniak około 9 godzin, lot na ITS-II — 1 godz. 49 min. T. Ciastuła ponad 8 godzin w sumie; lot na SG - 28 2 godz. 17 min. M. Younga około 8 godzin, wylatane, w tem 1 godz. 50 min. na ITS - II. (Kobiecy rekord długotrwałości lotu terenowego). Z Oleński w sumie około 4 godziny; lot na „Komarze" 1 godz. 48 min. W. Czerwiński ogółem ponad 3 godziny wylatane, w tem lot na „Czajce" 1 godz. 39 min. A. Nowotny ponad 2 godziny, lot na „Komarze" 1 godz. 20 min. Na kursie gościli również przez kilka dni: inż. S. Grzeszczyk (wylatał około 3 godzin, w tem lot na „Komarze" 47 min.) oraz mjr. Stachoń, który wykonał kilka lotów.

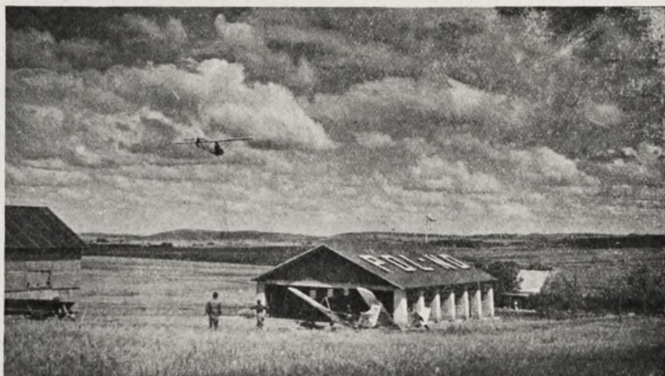
Podane wyniki nie przedstawiają szczegółowego wykazu lotów. Zaznaczono tylko najlepsze loty każdego pilota. Niepodobna wymienić wszystkich lotów godnych podkreślenia, tak ze względu na znaczną ich ilość, jak z powodu szczupłości miejsca. Należy żałować, że w roku bieżącym, mimo systematycznego treningu i pięknych wyników, piloci nasi nie wezmą udziału w zawodach w Rhön wobec odwołania międzynarodowych zawodów przez Istus z braku przepisowej ilości zgłoszeń ekip zarganicznych.



1. Kpt. J. Łukasiewicz, 2 — P. Mynarski, 3 — D. Sikorzanka, 4 — B. Baranowski, 5 — por. Czarkowski-Golejewski, 6 — M. Younga.

POLICHNO 1933





„WRONA" NAD HANGAREM

Dwa lata minie we wrześniu od chwili, kiedy garstka zapaleńców z Aeroklubu Warszawskiego przyciągnęła do Polichna dwa szybowce.

Wyniki osiągnięte przez tę małą „wyprawkę", wyniki niemal śmieszne w porównaniu z dzisiejszem tempem pracy w tej dziedzinie i jej efektami — te kilka zdobytych wówczas kat. A dały podwalinę do dalszej pracy, dały nam nowe szybowisko o pierwszorzędnych walorach i znaczeniu.

Rok 1932 — praca w całem tempie. Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Kielcach, rozumiejąc wielkie znaczenie rozwoju szybownictwa, wydatnie popiera początkowe prace Aeroklubu Warszawskiego. W lecie tegoż roku buduje hangar i warsztat, organizuje samodzielne kursy szkoleniowe.

Od maja do listopada odbywają się naprzemian kursy A. W. i Woj. Kom. L. O. P. P. Wynik — wyszkolenie stu kilkudziesięciu pilotów, dokładne zbadanie terenu i jego możliwości, rozrzucenie po całej Polsce dziesiątków ludzi propagujących i mogących prowadzić u siebie pracę szybowcową.

Doświadczenia zebrane w tym okresie, dokładne zdanie sobie sprawy z możliwości szkoleniowych w Polichnie i z wartości jego terenów — wytworzyły koncepcję urządzenia w Polichnie stałej szkoły szybowcowej, pracującej w sposób ciągły. Jest rzeczą jasną, że samodzielne wyprawy czy kursy, urządzane przez poszczególne organizacje, musiały posiadać charakter pewnego prowizorjum; że na kursach takich musiały istnieć usterki, zarówno w dziedzinie pracy administracyjnej jak i szkoleniowej; że wreszcie koszty szkolenia w takich warunkach były duże.

Rozumiejąc te rzeczy i pragnąc uzyskać jaknajwiększe efekty pracy, przy możliwie małych kosztach, oraz nacechować tę pracę jaknajwiększą fachowością, Woj. Kom. L. O. P. P. w Kielcach postanawia uruchomić w Polichnie stałą swoją szkołę szybowcową.

Dziś Szkoła Szybowcowa w Polichnie pracuje w całej pełni.

W pierwszym turnusie szkolnym od 10.IV do 10.V b. r. wyszkolono 20 harcerzy, mających w sierpniu b. r. wziąć udział w pokazach szybowcowych na międzynarodowym zlocie harcerskim w Gödöllö na Węgrzech. Uzyskali oni kat. A oraz trening do kat. B, wykonując w sumie 1480 lotów.

W okresie od 1.VI do 1.VII b. r. wydano 27 kat. A oraz 14 kat. B. Szkoliło się lub trenowało 35 osób. Lotów wykonano 1540.

Obecnie, t. j. od 1.VII, szkoli się w Polichnie 35 osób, z czego 17 rozpoczęło szkolenie od początku, reszta zaś szkoli się od kat. A do kat. B.

Sprzęt szkoły stanowią: 4 CWJ-ki, 3 „Wrony", 1 „Czajka" i 1 ITS—2, do czego dojdzie jeszcze w połowie b. m. „Czajka" kabinkowa.

Ciągłość pracy Szkoły polega na dwutygodniowej wymianie uczniów. Pierwszego i piętnastego każdego miesiąca przyjeżdża nowa grupa, składająca się z 15 osób. Ci, którzy przyjeżdżają pierwszego, po upływie dwóch



Grupa Czechosłowaków. Stoją pp. Pandula, Slovak, Plšek, instr. Plenkiewicz, instr. Ciastuła, Szpak, Anderle. Siedzą pp. Nachtnebel, Hanak, Kurka, Koneczny, Hofirek i Budil.

tygodni, t. j. 15-go, uzyskują kat. A, a jednocześnie nowoprzybyła grupa kandydatów zupełnie surowych rozpoczyna szkolenie. W przeciągu miesiąca 15 osób uzyskuje kat. A i B oraz 15 osób tylko kat. A, z tem że pozostają oni na dalsze 15 dni dla uzyskania kat. B z dobrym treningiem.

W ten sposób szkoła będzie czynna do 1 listopada b. r. To przesunięcie w fazie, pod względem terminu przyjazdu i stanu wyszkolenia, jest ze wszechmiar pożądane i okazało się bardzo praktyczne. Pozwala ono na prawidłową eksploatację terenu oraz (co jest bardzo ważne) umożliwia rozdział szybowców na służące tylko do szkolenia początkowego i do lotów w kat. B.

Właściwości terenu w Polichnie stwarzają same przez się ostre tempo pracy. Lata się bardzo dużo. Dni „nielotnych" jest mało.

Napływ kandydatów do szkolenia jest b. duży.

W turnusie od 1.VII odrzuciło kierownictwo kilka podań z powodu braku miejsc, po zwiększeniu nawet liczby równocześnie szkolonych do 35, podczas gdy liczba ta w założeniu normalnej pracy wynosi 30.

Specjalną uwagę zwrócono na danie uczniom przynajmniej minimum wiadomości teoretycznych z dziedziny szybownictwa. W Szkole w Polichnie odbywają się systematycznie wykłady teoretyczne, a każdy dla uzyskania dyplomu kat. A lub B musi zdać krótki egzamin z przesłuchanych wykładów *). Zadaniem i celem głównym Szkoły Szybowcowej w Polichnie, jako szkoły średniej, jest w pierwszym rzędzie szkolenie dużej ilości ludzi w kat. A i B, co z jednej strony umożliwia selekcję na szkolenie wyższe z dobrze przygotowanego materjału, z drugiej strony stanowi główny czynnik propagandy szybownictwa na terenie Polski, a także i zagranicą. Nie wszyscy zapewne wiedzą, że jeszcze rok temu na zapadłej prowincji budowano szybowce tego rodzaju, że latanie na nich wymagało od pilota lądowania na własnych nogach. Oczywiście, budowa taka pochłaniała wiele czasu, energji i pieniędzy nie dając niemal żadnej korzyści, a wynikała z zupełnego braku fachowych wiadomości z dziedziny szybownictwa. Dziś takie wypadki nie zachodzą i to w pierwszym rzędzie dzięki szybowcowym szkołom średnim, a w szczególności dzięki szkole w Polichnie. Niema obecnie w Polsce większego miasta, z którego przynajmniej jeden człowiek nie szkoliłby się w Polichnie. W samym tylko roku bieżącym szkolili się lub szkolą ludzie z całej Polski, a więc: z Warszawy, Lwowa, Krakowa, Poznania, Łodzi, Gdańska, Nowogródka, Białegostoku, Brześcia nad Bugiem, Pińska, Katowic, Sosnowca, Cieszyna, Częstochowy, Augustowa, Włodzisławia (Śląsk), Kielc.

Na całą Polskę rozsyła Polichno ludzi umiejących latać, posiadających pewne wiadomości teoretyczne, a więc tych, którzy w pewnym zakresie mogą celowo poprowadzić propagandę i pracę na własnym terenie, co doprowadzić musi w przyszłości do tego, że, tak jak w Niemczech, szybownictwo będzie naszym sportem narodowym.



Kier. szkoły T. Ciastuła, prezes Kom. Kiel. L.O.P.P. dr. Kroebel i szkolący się w Polichnie Jugosłowianin, p. B. Cijan.

Rozumiejąc te rzeczy, Woj. Kom. L. O. P. P. w Kielcach udziela poszczególnym ludziom daleko idących pomocy.

W roku bieżącym, od 15-go lipca, szkoli się w Polichnie 12-tu Czechów. Są to członkowie Morawsko-Śląskiego Aeroklubu w Brnie, Aeroklubu Republiki Czeskosłowackiej w Pradze oraz Wysokoszkolskiego Sportu — organizacji odpowiadającej naszym akademickim związkom sportowym. Pozatem, od 4-go lipca, szkoli się jeden Jugosłowianin.

Wychodzimy więc zagranicę. Szkole Szybowcowej w Polichnie przypadło w udziale równie zaszczytne jak i odpowiedzialne zadanie do spełnienia. Możemy być dumni z tego, że przeszczepimy na teren bratnich narodów naszą wiedzę szybowcową, naszą technikę i doświadczenia szkoleniowe, które zupełnie samodzielnie, bez obcej pomocy zdobyliśmy. Kierownictwo Szkoły Szybowcowej w Polichnie dołożyło wszelkich starań, aby pobyt naszych gości w Polsce dał im jaknajwiększe korzyści. Uzyskają oni w Polichnie kat. B, możliwie szerokie podstawy teoretyczne, niezbędne wiadomości z dziedziny organizacji, poczem kilku z nich pojedzie do Bezmiechowej na kategorję C i szkolenie dalsze aż do wyszkolenia na szybowcach rasowych.

Po powrocie do siebie nasi goście poprowadzą pracę szybowcową według polskich wzorów a kiedyś, gdy rozwiną u siebie szybownictwo na miarę europejską, będziemy mogli cieszyć się razem z nimi, bo i nasza w tem będzie zasługa.

Nawiasowo dodać muszę, że nasi zagraniczni goście stanowią pierwszorzędny materjał sportowy — i posiadają właściwą wszystkim słowianom zdolność akomodacji do lokalnych warunków, oraz zdolność zżycia się wzajemnego z kolegami sportowymi.

W ten sposób spełnia Szkoła Szybowcowa w Polichnie swoje zasadnicze zadanie. Jest szkołą średnią — szkołą dobrze postawioną. Nie ograniczamy się jednak do szkolenia tylko w kat. A i B. Jak wiemy, żaglowanie w Polichnie jest możliwe (trzy kategorje C w roku 1932 — czas 1 godz. 17 min.).

We wrześniu b. r. zostaną zbadane tereny w Pińczowie. O ile okaże się, że nadają się one do szkolenia w kat. C, urządzi się specjalny kurs szkolenia żaglowego dla pilotów kat. B.

Jeśli chodzi o pracę w najbliższej przyszłości, to w r. b. zostanie wybudowany dom mieszkalny na 40-ci osób z kuchnią, salą wykładową, kancelarją. W roku przyszłym stanie drugi hangar oraz warsztat.

Niesłychanie ważna dla każdego szybowiska rzecz, t. j. posiadanie lotniska, lub choćby lądowiska dla samolotów motorowych, została w Polichnie już załatwiona. Teren pod lądowisko jest już przez Komitet Kielecki L. O. P. P. wydzierżawiony, a prace ziemne, zresztą niewielkie, będą w przyszłym miesiącu wykonane.

Lądowisko przyczyni się do wzmożenia ruchu turystycznego, a w pierwszym rzędzie umożliwi loty wleczone za samolotem, które można będzie na miejscu wykonywać.

T. Ciastuła.

---

*) O ile nie posiada przesłuchanego i zdanego odpowiedniego kursu szybowcowego, prowadzonego przez kluby.

Zestawienie wyników z kursu szkolno-treningowego w Bezmiechowej

W kursie szkolno-treningowym Szkoły Szybowcowej Aeroklubu Lwowskiego w Bezmiechowej, trwającym od 11 czerwca do 1 lipca wzięło udział 42 pilotów; w tem 20 pilotów w kursie szkolnym, 22 w kursie treningowym.

Kategorję „A" uzyskały 2 osoby. Kategorję „B" — 9. Kategorję „C" urzędową otrzymali: p. St. Piątkowski i inż. Janik z A. W. oraz p. Flach.

Do dnia 28 czerwca wykonano ogółem 924 lotów w czasie 156 godzin, 26 minut, 15 sekund; w tem:

655	lotów szkolnych	w czasie	22h 03'50",
216	„ treningowych	„	131h 34'20",
8	„ próbnych	„	48'10",
38	„ transportowych	„	1h 20'30",
6	„ doświadczalnych	„	15'50",

Kierownictwo szkoły przedłużyło czas trwania kursu do 5 lipca dla dokończenia szkolenia pozostałych pilotów. Kategorję „C" urzędową uzyskali w dniu 3 lipca: inż. Rękawek, w dniu 5 lipca: p. Kalpas i p. Filończuk.

my.

Przygotowanie grupy szybowcowej na Jamboree w Gödöllö

Na kursie szkolnym w Bezmiechowej od 11 czerwca do 1 lipca rozpoczęto przygotowanie grupy szybowcowej harcerzy polskich na Jamboree w Gödöllö. Po dwutygodniowej przerwie, trwającej do 15 lipca, z powodu wyjazdu kierownika szkoły B. Łopatniuka oraz instruktorów B. Baranowskiego i P. Mynarskiego na kurs lotów wleczonych we Lwowie, wznowiono szkolenie pod kierownictwem instruktora B. Baranowskiego. Do Gödöllö mają być wysłane dwa szybowce wyczynowe: CW-5 i SG-28, względnie „Komar" i trzy szkolne „Wrony" oraz „Czajka" kabinkowa. Z pilotów wezmą udział w zlocie jako harcerze: pilot-instruktór Piotr Mynarski, pilot Kazimierz Kula i pilot Stanisław Piątkowski.

my.

Odwołanie zawodów szybowcowych w Rhön

Aeroklub niemiecki zawiadomił Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej o odwołaniu tegorocznych międzynarodowych zawodów szybowcowych w Rhön. Zawody odwołane zostały skutkiem braku zgłoszeń. Poza Polską żadne państwo nie zgłosiło swych zawodników, mimo że wszelkie przygotowania szeregu państw szły w kierunku obesłania zawodów.

Dziełko o szybownictwie W. Hirth'a

Zapowiadana od dłuższego czasu książka czołowego szybownika niemieckiego, Wolfa Hirtha, pod tyt. „Die hohe Schule des Segelfluges" została wydana.

Poświęcona ona jest zagadnieniom wyzyskiwania dla lotu prądów wznoszących cieplnych, prądów pod cumulusami i w cumulusach i prądów na czele burzy. W każdym rozdziale znajdujemy na wstępie metodyczne omówienie, pióra Hirtha, zjawisk i energij, mogących być wyzyskanemi dla lotu, i wskazówki co do celowego ich opanowywania. Po tem omówieniu — opisy lotów i doświadczeń zebranych w lotach przez innych czołowych szybowników: Kronfelda, Mayera, Riedel'a, Fuchsa, Bedau'a i innych. Prócz szybowników niemieckich, zabierają głos w krótkich wzmiankach także: francuz Abrial, anglik Slater i amerykański niemiec Schemp. Zbiór zawiera nader wiele cennych spostrzeżeń, doświadczeń i przestróg. Może dać znakomitą podnietę tym, którzy pragną dojść do wyższej klasy lotu — i z tego względu każdy z naszych szybowników powinien go uważnie przestudjować. Nader ciekawe są dodane na końcu omówienia prób w celu wyzyskania nowych, dotychczas nie wyzyskiwanych zjawisk, a m. prądów pod stojącemi chmurami, jakie pojawiają się za wysokim wałem górskim z powodu długofalowego przepływu powietrza.

O prądach wstępujących na szybowisku w Bezmiechowej

Szczegółowe opracowanie obserwacyj meteorologicznych na szybowisku w Bezmiechowej w r. 1932, o których informowało sprawozdanie ITS w nr. 5 Skrzydlatej Polski z r. 1933, ukazało się jako Nr. 69 komunikatów Instytutu Geofizyki U. J. K. we Lwowie p. t.: Adam Kochański — „O prądach wstępujących na szybowisku w Bezmiechowej.

Wszyscy szybownicy, pragnący poszerzyć swe wiadomości meteorologiczne, mogą otrzymać broszurę tę z Instytutu Techniki Szybownictwa (Lwów — Politechnika).

Nowe szybowisko na Wołyniu

Wyprawa Koła Szybowcowego w Łucku dokonała w dniach od 3 do 6 czerwca b. r. oblatania nowych terenów szybowcowych pod Krzemieńcem na Wołyniu.

W wyprawie wzięli udział pp.: Michał Glatman — instruktor szybowcowy z Łucka, Stanisław Piątkowski — członek Aeroklubu Warszawskiego i Romuald Flach — członek Aeroklubu Lwowskiego i Koła Szybowcowego w Kowlu.

Loty odbywano na szkolnym szybowcu typu „Wrona", przywiezionym z Łucka we własnym wozie transportowym.

Oblatywanie terenów połączono z lotami pokazowemi, wyświetlaniem filmu szybowcowego z Bezmiechowej oraz odczytem o szybownictwie. Lotom przypatrywało się około 800 osób z przedstawicielami miejscowych władz na czele.

Tereny okazały się zdatne do szkolenia w kat. A i B oraz do żaglowania.

Różnorodność stoków i ich niewielka odległość od siebie pozwoli na loty przy wszystkich kierunkach wiatrów. Poczyniono już przygotowania do szkolenia na nowych terenach kandydatów z Wołyńskich Kół Szybowcowych.

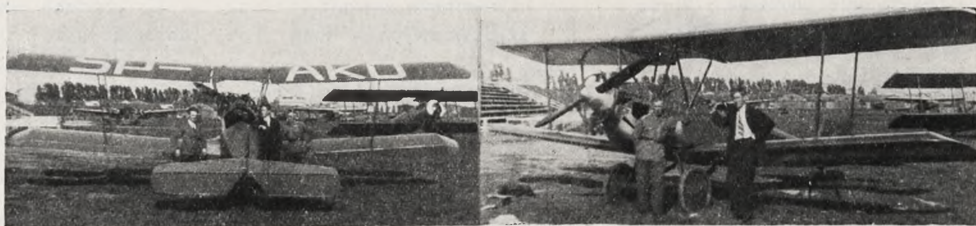
Ogromne zainteresowanie społeczeństwa i miejscowych władz pozwala przypuszczać, że ruch szybowcowy na Wołyniu, dzięki własnemu szybowisku, wejdzie w stadjum systematycznej i planowej pracy.

S. P.





Nowe szybowisko na Wołyniu. 1 — Ostra Góra. Różnica poziomów 120 m. 2 — Łysa Góra, Różnica poziomów 150 m. Nadaje się do żaglowania.



NOWY SAMOLOT SZKOLNY





Dnia 28 czerwca b. r. wykonał pierwszy lot płatowiec szkolny WK — 3, konstrukcji p. Władysława Kozłowskiego.

Samolot WK—3 był projektowany z myślą stworzenia typu samolotu szkolnego, odpowiedniego tak pod względem własności w locie jak i prostoty konstrukcji (wpływającej w dużej mierze na jego cenę) dla użytku w klubach lotniczych, odczuwających brak tego rodzaju samolotu szkolno-treningowego.

Założenie. Silnik o mocy 100—120 KM. Kabina dwumiejscowa z podwójnem sterowaniem. Łatwość prowadzenia i prawidłowa reakcja samolotu na ruchy sterów. Duże bezpieczeństwo (dobra samostateczność). Krótki start i mała szybkość lądowania (możność bezpiecznego użytkowania samolotu na małych lotniskach). Wygoda kabin oraz usunięcie z pola ruchów załogi, przy wchodzeniu i wychodzeniu, zewnętrznych części konstrukcji komory skrzydeł (ścięgna nośne i przeciwnośne, baldachim i t. p.). Łatwość zmiany okuć najczęściej uszkadzanych przy szkoleniu. Duża wytrzymałość części pracujących w locie i przy lądowaniu.

Charakterystyka aerodynamiczna. Dwupłat (możność zastosowania dużej powierzchni nośnej przy niewielkich wymiarach skrzydeł). Układ skrzydeł zbliżony do „Tiger-Moth'a", z tą różnicą, że skrzydło górne ma większe przodowanie (baldachim nie przeszkadza przy wejściu nawet do pierwszej kabiny) i większą strzałę (8°). Skrzydło dolne nie posiada strzały w widoku zgóry. Oba skrzydła mają V poprzeczne = 4°, co w sumie stwarza warunki istnienia dużej stateczności własnej samolotu. Profil skrzydeł — Göttingen 654 (półgruby), posiadający duże Cy max (139) przy bardzo małem Cx min (1,27), o łagodnym kształcie biegunowej w okolicy Cy max (w granicach kątów 14,5° do 20,5° Cy zmienia się ze 134,0 na 136,3), co usuwa niebezpieczeństwo utraty siły nośnej przy t. zw. „przeciągnięciu" a tem samem czyni samolot trudnym do wprowadzenia w korkociąg. Duży rozstaw płatów, zwiększony znacznem przodowaniem górnego skrzydła, zmniejsza wzajemny wpływ skrzydeł, wskutek czego osiągnięto krzywą biegunową komory skrzydłowej tylko bardzo niewiele różniącą się od biegunowej samego profilu.

Charakterystyka techniczna. Konstrukcja całości klasyczna, drewniana. Szkielet drewniany (sosna). Pokrycie skrzydeł i opierzenia poziomego—płótno. Pokrycie kadłuba i opierzenia pionowego — sklejką brzozową. Skrzydła, dla usztywnienia ich na skręcanie (użyty profil posiada dość duże momenty skręcające), posiadają ścięgna wewnętrzne w dwóch płaszczyznach. Sklejka, pokrywająca górną powierzchnię skrzydeł na przestrzeni od krawędzi czołowej do najgrubszego miejsca profilu, usuwa szkodliwe zapadanie się płótna pod wpływem cellonu, powodujące zniekształcenie profilu. Lotki, dla większej skuteczności ich działania przy starcie i lądowaniu, dane w skrzydłach dolnych. Tylne ścięgna nośne, zwykle przeszkadzające przy wchodzeniu lub wychodzeniu, zaczepione do przedniego dźwigara dolnego skrzydła, które w swej części przykadłubowej jest pokryte mocną sklejką i blachą falistą, dla ułatwienia szybkiego zajmowania miejsc w kabinie (ważne przy zmianie ucznia). Kadłub całkowicie drewniany. Kabina szeroka i wygodna, o wspólnym wykroju dla obu miejsc. Specjalne wzmocnienie kabiny sklejką, pokrywającą szkielet od wewnątrz, i mocnym łukiem, obramowującym wykrój dla zabezpieczenia jego krawędzi przed uszkodzeniem. Sterowanie podwójne, o lekkiem uruchamianiu. Linki do steru wysokości i kierunkowego przebiegają, bez użycia rolek, wewnątrz kadłuba. Jest przewidziane miejsce na spadochrony plecowe lub siedzeniowe. Płoza drewniana obrotowa, o amortyzacji sznurowej. Podwozie, ze względu na taniość konstrukcji, normalne osiowe, bardzo mocne, o amortyzacji sznurowej. Ze względu na brak silników o przewidzianej w projekcie mocy 100—120 KM, zabudowano, dla dokonania lotów próbnych, uzyskany od Aeroklubu Warszawskiego silnik starego typu „Anzani" — 70 KM, ważący ze śmigłem około 120 kg.

Ciężary. Ciężar własny pustego samolotu wynosi 440 kg. Ciężar całkowity, przy współczynniku bezpieczeństwa n=9 (zezwalającym, w myśl obowiązujących u nas przepisów C. I. D. N. A., na wykonywanie akrobacji) — 700 kg. Dopuszczalny ciężar całkowity (przy n=7) — 870 kg. Na obciążenie przy n=9 składają się: załoga — 150 kg., paliwo i smary — 100 kg, narzędzia — 10 kg. Przy lotach nieakrobatycznych można obciążyć samolot dodatkowem paliwem, bagażem lub specjalnemi urządzeniami, ważącemi w sumie 170 kg., wobec czego ciężar unoszony, przy zachowaniu współczynnika bezpieczeństwa 7, wynosi 430 kg., t. z. zaledwie o 10 kg. mniej od ciężaru własnego samolotu. Oczywiście, pełne wykorzystanie siły nośnej samolotu jest związane z zastosowaniem silnika o uwzględnionej w projekcie mocy: 100—120 KM.

Kontrola budowy i sprawdzenie obliczeń. Szczegółową kontrolę budowy samolotu oraz badanie materjałów używanych do wykonywania jego części przeprowadzało Bureau „Veritas". Obliczenia zostały sprawdzone przez Stację Technologiczną I. B. T. L.

Loty próbne. Po stwierdzeniu przez Bureau „Veritas", na podstawie własnej kontroli i orzeczenia I. B. T. L., zdolności płatowca do lotu, został on oblatany przez kpt. Giedgowda, który już po pierwszym locie bardzo przychylnie ocenił własności nowego samolotu. Zgodnie z przewidywaniami, samolot, pomimo zbyt słabego silnika, posiada:

1) krótki start (60—80 m.),
2) małą szybkość lądowania,
3) krótki wybieg,

4) prawidłowe reagowanie sterów,
5) dużą stateczność,
6) zdolność do łatwego szybowania.

Powyższe wyniki pozwalają przypuszczać, że samolot WK—3 może zostać zakwalifikowany do kategorji samolotów szkolnych.

Dotychczas samolot wykonał 11 lotów (7 — kpt. Giedgowd, 3 — kpt. Orliński, 1 — p. Jerzy Widawski) w łącznym czasie 2 godziny 43 minuty. Dalsze loty, celem określenia sprawności samolotu odbędą się na Stacji Płatowcowej I. B. T. L., przy użyciu wypożyczonego na czas ich trwania przez Departament Aeronautyki silnika Cirrus—Hermes 115 KM., przyczem zostanie zwrócona specjalna uwaga na wartość tego płatowca jako samolotu szkolnego.

Koszty budowy. Koszt budowy samolotu wyniósł około 4.500 zł. Materjał był kupowany w dużej części w Państwowych Zakładach Lotniczych, których dyrekcja bardzo przychylnie odniosła się do pracy p. Kozłowskiego. Pewną pomoc okazał swemu członkowi Aeroklub Warszawski.

Budowa samolotu została rozpoczęta w czerwcu ub. roku. Praca odbywała się w bardzo ciężkich warunkach w zimnym, ciemnym i ciasnym lokalu na I piętrze, przy ulicy Polnej 48. Trzeba było przezwyciężyć szereg trudności związanych z brakieem gotówki. Ostateczny cel jednak osiągnięto!

Są ludzie, którzy dopiero, gdy stają wobec niezmiernie trudnego zadania— potrafią wydobyć ze siebie niespożytą energję i, dzięki olbrzymiej wytrwałości, osiągnąć zamierzony cel. Do takich ludzi należy p. Władysław Kozłowski.

Niemało przyczynił się do realizacji projektu WK—3 p. Ludwik Antonowicz, pilot rezerwy, kolega szkolny p. Kozłowskiego. P. Antonowicz pokrył koszty budowy samolotu wspólnie z konstruktorem oraz włożył dużą ilość pracy przy budowie samolotu. Jest on współwłaścicielem płatowca WK—3.

Szczegółowe dane i charakterystyki samolotu w locie (wyczyny) zostaną ustalone po próbach w I. B. T. L.

Stanisław Riess
inż. E. S. A.

Szybki samolot komunikacyjny PWS-54

W połowie marca zostały ukończone w I. B. T. L. z pomyślnemi rezultatami badania nowego prototypu samolotu komunikacyjnego PWS — 54, zamówionego w Podlaskiej Wytwórni Samolotów przez Ministerstwo Komunikacji.

Samolot ten jest jednym z najszybszych polskich płatowców komunikacyjnych. Jego wyczyny, uzyskane z silnikiem Skoda-Wright 220 KM. dorównują, a poniekąd nawet przewyższają wyczyny najlepszych samolotów komunikacyjnych zagranicy.

Obecnie odbywają się próby tego samolotu na Polskich Linjach Lotniczych „Lot", które będą miały za cel sprawdzenie zachowania się płatowca w normalnej eksploatacji przed wprowadzeniem samolotu do komunikacji lotniczej.

Samolot PWS—54, po PWS—20, 21 i 24, jest czwartym z kolei typem płatowca komunikacyjnego, wykonanym całkowicie przez Podlaską Wytwórnię Samolotów.

Do uzyskania tak pomyślnych rezultatów przyczyniło się w dużej mierze istnienie przy PWS tunelu aerodynamicznego, powstałego dzięki inicjatywie p. prof. Witoszyńskiego, w którym to tunelu został wykonany cały szereg pomiarów, związanych z konstrukcją, między innemi szczegółowe pomiary różnych osłon silników, owiewek kół i t. d.

Pomiary aerodynamiczne zasadnicze były wykonane w Instytucie Aerodynamicznym Politechniki Warszawskiej.

CHARAKTERYSTYKI SAMOLOTU.

Rozpiętość 12,3 m.
Długość 9,25 m.
Wysokość 2,53 m.
Ciężar własny samolotu z całkowitym ekwipunkiem 940 kg.
Ciężar paliwa 200 kg.
Ciężar rozporządzalny normal. 360 kg.
Ciężar rozporządzalny maks. 390 kg.
Ciężar całkowity, maks. w locie 1530 kg
Powierzchnia nośna skrzydła wraz z lotkami 21,3 m².
Obciążenie powierzch. nośn. 71,9 kg/m².
Obciążenie mocy 6,95 kg/MK.

Charakterystyki gwarantowane lotu, uzyskane z normalnym ciężarem rozporządzalnym (podane bez żadnych tolerancji).

Szybkość maksymalna 234 km/g.
Pułap praktyczny 4.000 m.
Pułap teoretyczny 4.500 m.
Czas wznoszenia się na 1000 metrów 4 min.
Czas wznoszenia się na 3000 metrów 18 min.
Długość wybiegu do chwili oderwania się płatowca od ziemi 140 metrów.
Długość dobiegu na ziemi bez użycia hamulców 240 metrów.
Szybkość minimalna w locie 102 km/g.
Zasięg z normal. ilością paliwa 900 km.
Szybkość handlowa około 200 km/g.
Współczynnik bezpieczeństwa w/g. B. V. n = 6,75.

Ciężar własny samolotu 940 kg. odnosi się jedynie do płatowca wykonanego jako prototyp, ponieważ przekroczenie wagi wywołane pewnemi modyfikacjami, wykonywanemi już na gotowym płatowcu, jak również i konser-



Szybki samolot komunikacyjny PWS-54.

wacja drzewa skrzydła (dwukrotne pokostowanie i dwukrotne lakierowanie wnętrza skrzydła, podczas, gdy obecnie stosuje się tylko jednokrotne lakierowanie lakierem specjalnym) w wykonaniu seryjnem nie miałoby miejsca, wobec czego gwarantowany ciężar własny w wykonaniu seryjnem nie będzie przekraczać 900—910 kg.

OPIS PŁATOWCA.

Samolot PWS—54 jest górnopłatem o skrzydle wolnonośnem, konstrukcji mieszanej, przyczem jedynie skrzydło wykonane jest z drzewa.

Z punktu widzenia uzyskania jaknajlepszych rezultatów lotu, zredukowano opory szkodliwe płatowca, jak również drogą badań tunelowych całego szeregu szczegółów płatowca.

Poza dobraniem odpowiednich form aerodynamicznych, specjalną uwagę zwrócono na czystość rozwiązań konstrukcyjnych i ukrycie najdrobniejszych szczegółów, dających nawet minimalne opory. W ten sposób ukryto wszystkie dźwignie sterowania i linki. Te ostatnie prowadzone są w specjalnym kanale pod spodem kadłuba, do którego to kanału obsługa płatowca ma dostęp przez rozsznurowanie płótna kadłuba.

Również wszystkie organa zasadnicze sterowania zgrupowane są pod podłogą pilota; kontrolę połączeń uskutecznia się po zdjęciu jedynej blachy osłony.



Koła z odchylanemi owiewkami.

Kabina pasażerska oddzielona jest od kabiny pilota ścianką, zaopatrzoną w zasuwane drzwi. Wymiary kabiny, jakkolwiek szczupłe (1050 × 1250 × 1800), pozwalają na wygodne umieszczenie 4-ch pasażerów. W przedniej części znajdują się dwa fotele, z tych jeden składany dla umożliwienia dostępu do kabiny pilota, i jeden stały o składanem oparciu, natomiast w tyle kabiny umieszczoną jest kanapka dwumiejscowa.

W śrdkowej części kabiny pasażerskiej, w celu ułatwienia wsiadania i wysiadania, znajduje się sklepienie wykonane w dolnem pokryciu skrzydła, przez co wysokość normalna kabiny 1250 mm. podnosi się do 1400 mm. Wejście do kabiny pasażerskiej znajduje się z obu stron kadłuba. Drzwi wejściowe zaopatrzone są w wygodne stopnie, chowane przy zamykaniu drzwi do wnętrza kabiny.

Okna kabiny posiadają specjalne mechanizmy obracające je przy otwieraniu wokoło osi poziomej.

W tyle kabiny, ponad i poza oparciem kanapy znajduje się przedział na drobny bagaż pasażerski. Bagażnik ten dostępny jest w locie z wnętrza kabiny. Poza oparciem, na wysokości siedzeń kanapy znajduje się przedział na bagaże i pocztę, dostępny wyłącznie z zewnątrz kadłuba.

Kabina jest ogrzewaną za pomocą gorącego powietrza podgrzewanego gazami wylotowemi.

Kabina pilota, o pojedyńczem siedzeniu i sterowaniu, jest całkowicie oszklona i o doskonałej widoczności. Siedzenie pilota regulowane w locie odpowiednią dźwignią. Tablica instrumentów pokładowych zawieszona jest na elastycznych podkładach gumowych. Boczne okno kabiny pilota uchylane wzdłuż osi poziomej dla polepszenia widzialności przy lądowaniu. Sterowanie z pomocą koła i pedałów. Wszystkie dźwignie i rolki napędu steru wysokości i lotek na łożyskach kulkowych.

Napęd nastawialnego w locie statecznika poziomego odbywa się z pomocą korby umieszczonej na przednim dźwigarze, po prawej stronie pilota.

Uruchamianie hamulców „Bendix" wprost z pedałów steru kierunku.

Kadłub spawany z rur stalowych, w tylnej części usztywniony ścięgnami profilowanemi P. Z. L. Pokrycie płócienne. Koniec kadłuba zaopatrzony w ruchome koło balonowe zamiast płozy.

Skrzydło drewniane, wolnonośne, dwupodłużnicowe, o dźwigarach skrzynkowych. Pokrycie sklejką brzozową, przenoszącą natężenie w płaszczyźnie stycznej skrzydła

W celu zwiększenia bezpieczeństwa lotu i zabezpieczenia przed wprowadzeniem samolotu w korkociąg przy przeciągnięciu, końce skrzydła, na przestrzeni około 1 metra, są zwichrowane i posiadają o 2^0 mniejszy kąt natarcia od części środkowej.

Opierzenie spawane z rur stalowych, pokryte płótnem. Ster wysokości kompensowany.

Podwozie o konstrukcji specjalnej, z kołem zamocowanem na widelcu. Owiewek koła złożony z dwóch części, które to części dla kontroli koła i demontażu są rozchylane (patrz fotografję). Amortyzacja podwozia amortyzatorami oliwno-powietrznemi systemu P. Z. L.

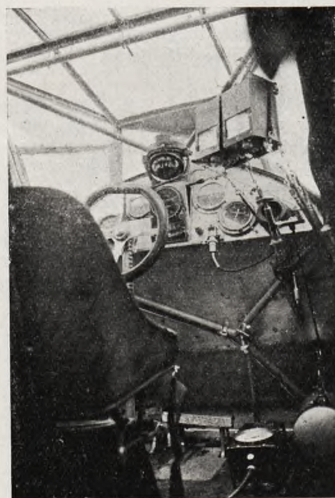
Podstawa silnika, spawana z rur stalowych, jest zawieszona za pośrednictwem krążków gumowych na kadłubie.

Zamocowanie masek specjalnemi zatrzaskami, niedającemi żadnych oporów zewnętrznych.

Zbiorniki paliwa umieszczone w skrzydle po obu stronach kadłuba. Rozmiary zbiorników zezwalają na zabranie 320 litrów paliwa.

Instrumenty pokładowe firmy „Gerlach" w Warszawie.

Śmigło firmy „Ratier".



Kabina pilota.



KRONIKA POLSKA



Święto Klubu Lotniczego w Białej. — Dnia 28 maja, w niedzielę, przy pięknej pogodzie odbyło się doroczne Święto Klubu Lotniczego w Białej.

W tej tradycyjnej uroczystości wzięli udział przedstawiciele miejscowego społeczeństwa oraz dość licznie przybyli goście z bratnich klubów lotniczych. Z Aeroklubu Warszawskiego przylecieli na „Adepci" i PZL—5 pp.: Drozdowski, Onoszko, Adamczyk i Kuźnicki, z Lubelskiego Klubu przybyli na LKL—4 pp.: Martyniuk i Wałach; Wilno reprezentował na PZL—5 p. por. Zakrzewski i p. Skierczyński.

Do zgromadzonych licznie gości i widzów wygłosił okolicznościowe przemówienie prezes Klubu — p. inż. Cywiński, poczem nastąpiła fascynująca uroczystość pasowania 3-ch członków Klubu na rycerzy powietrza. Po złożeniu uroczystej przysięgi na korkociąg i inne świętości lotniczego cechu, w myśl tajemniczej liturgji lotników — zostali pasowani na pilotów: p. A. Biernacki (godło „Cowling"), p. S. Gnoiński (godło „Fiołek") i p. K. Czudowski (godło „Babolot").

Następnie odbył się chrzest 3-ch szkolnych maszyn klubowych (H—28)— „Pana - Kracego", „Ser - Wacego" i „Boni - Facego". Rodzicami chrzestnemi tych 3-ch „pociech" klubowych zostali: I-go — pani mjr. Iwaszko i p. mjr. Tyborowski, II-go — pani mjr. Tyborowska i p. dyr. Kosiba, III-go — pani kpt. Żardecka i p. mjr. Horbutowski.

Po oficjalnej części uroczystości — odbyły się loty pokazowe pilotów klubowych i gości z innych klubów, które wypadły bardzo efektownie.

Inowacją tegorocznego święta był udział szybowicieli, którzy na „Czajce—I" wykonali kilka ładnych lotów wleczonych za samochodem.

Po ukończeniu lotów, zarząd klubu podejmował gości śniadaniem.

W serdecznej atmosferze, szczerej życzliwości zacieśniły się mocno węzły przyjaźni międzyklubowej, która pogłębi sportowe zbratanie w wielkiej rodzinie lotniczej.

Zwolnienie od opłat telegraficznych i telefonicznych przy wypadkach lotniczych. W drodze zmiany odpowiedniego postanowienia ustawy o poczcie, telegrafie i telefonie, określone zostały wyczerpująco wypadki, w których wolne są od opłaty telegramy i telefony, wysyłane w nagłych wypadkach.

Do wypadków tych zaliczone zostały doniesienia wysyłane do właściwych władz o pomoc w razie nieszczęśliwych wypadków lotniczych i przymusowych lądowań.

Od opłat zwolnione zostały pozatem lotnicze ostrzeżenia meteorologiczne o nagłej, a niebezpiecznej dla żeglugi powietrznej zmianie warunków atmosferycznych.

Uczczenie pamięci mjr. Ludwika Idzikowskiego. W dniu 13 lipca r. b., jako w 4-tą rocznicę tragicznej śmierci mjr. Idzikowskiego na wyspie Gracjoza, przy locie atlantyckim odbyła się na cmentarzu powązkowskim uroczystość złożenia na grobie lotnika wieńca od lotnictwa polskiego.

Wieniec z biało-czerwonych róż z szarfą z napisem „Niezapomnianemu Bohaterowi Atlantyku — Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej" złożyli członkowie Prezydjum ARP. pp.: płk. dypl. Ludomił Rayski, dyr. Czesław Filipowicz i radca Zygfryd Piątkowski.

Data ciężkiej ofiary, jaką złożyło lotnictwo polskie przy opanowywaniu szlaku atlantyckiego, trwa zawsze żywo w naszej pamięci.

Wręczenie odznaki pamiątkowej 1-go pułku lotniczego. W dniu 21 czerwca 1933 roku odbyła się uroczystość wręczenia odznaki pamiątkowej 1-go pułku lotniczego szeregu osobom zasłużonym dla lotnictwa i pułku.

Odznakę otrzymali: pp. płk. Abczyński, dyr. Baczyński, sen. Evert, min. Eberhardt, dyr. Filipowicz, ppłk. Kwieciński, min. Kühn, sen. Kamieniecki, sen. Lednicki, dr. Martynowicz, dyr. Makowski, mjr. Mrówka, prof. Michałowski, radca Piątkowski, prezes ks. Radziwiłł, mjr. Romeyko, prezes pos. Rudowski, sen. Rogowicz, pos. Tebinka, ppłk. Turbiak i prof. Woydyno.

Krótkie przemówienie wygłosił i dokonał wręczenia odznaki dowódca 1-go pułku lotniczego, ppłk. W. Kalkus, w asyście mjr. Zawadzkiego, mjr. Płachty, kpt. Kielicha i kpt. Kosińskiego.

Fundusze na Challenge 1934 r. Sprawa fundowania samolotów dla załogi polskiej na Challenge, który odbędzie się w 1934 r., stała się sprawą całego społeczeństwa. Składając ofiary na zakup tych samolotów, wykazuje ono swój hołd dla poległych zwycięzców i bierze czynny udział w pracach, zmierzających do powtórnego zwycięstwa polskich skrzydeł.

Wierna swej chlubnej tradycji, armja zawsze gotowa do pracy na cele społeczne przoduje w gotowości do ofiar.

Ostatnio odbył się w Warszawie w dniu 2 lipca r. b. Zjazd Delegatów Podoficerów ze wszystkich garnizonów Państwa, który na skutek inicjatywy grupy podoficerów garnizonu warszawskiego uchwalił opodatkowanie się podoficerów po 6 zł. od osoby na zakup 2 samolotów challenge'owych.

Ofiarny czyn korpusu podoficerskiego sprawił, że już 1 sierpnia r. b. wpłyną pokaźne sumy na rzecz Fundacji.

Grono oficerów wystąpiło z inicjatywą ufundowania samolotu challenge'owego przez Korpus Oficerski. Inicjatywa ta natrafiła na podatny grunt, czego dowodem są liczne artykuły ukazujące się ostatnio w „Polsce Zbrojnej", zawierające pomysły i sposoby przeprowadzenia zbiórki i osiągnięcia z niej jak najlepszych rezultatów.

W odpowiedzi na te artykuły oficerowie szeregu instytucyj wojskowych, przechodząc od słów do czynów rozpoczęli już zbiórkę pieniężną. Ostatnio cały personel oficerski pracujący w Generalnym Inspektoracie Sił Zbrojnych, uchwalił opodatkowanie się na zakup samolotów, deklarując ofiary w wysokości zależnej od rangi, a dochodzące do 5 zł. miesięcznie na przeciąg szeregu miesięcy.

Należy spodziewać się, iż akcja ta rozwinie się w niedługim czasie na wszystkie oddziały armji i będzie zcentralizowana w powołanym ad hoc Komitecie, który, jak należy przypuszczać, będzie w bliskim kontakcie z panem wiceministrem Spraw Wojskowych.

Komunikacja lotnicza w czerwcu. Samoloty Polskich Linij Lotniczych „Lot" odbyły w czerwcu ogółem 747 lotów w czasie 1.196 godzin, przebywając dystans 204.474 km.

W lotach tych polskie samoloty komunikacyjne przewiozły 2.314 pasażerów 20.100 kg. bagażu, 14.000 kg. towarów, 2.532 kg. poczty, oraz 2.400 kg. gazet.

4-ty ogólnokrajowy konkurs modeli samolotów latających. L. O. P. P., przywiązując dużą wagę do szerzenia jak największej propagandy lotnictwa wśród młodzieży, urządza każdego roku szereg konkursów modeli samolotów latających. Ogólnokrajowy konkurs tym razem odbędzie się w dniach 26, 27 i 28 sierpnia b. r. w Krakowie — na Błoniach i będzie z kolei już czwartym konkursem.

W programie są zawody dla amatorów-uczniów i instruktorów-nauczycieli. Prawo uczestnictwa mają tylko zdobywcy pierwszych nagród na konkursach eliminacyjnych lokalnych, urządzanych przez Komitety Wojewódzkie L. O. P. P.

Nagrody na konkurs amatorów zostały ofiarowane przez poszczególne instytucje i osoby prywatne, dla instruktorów natomiast przewidziane są nagrody pieniężne, ofiarowane przez Zarząd Główny L. O. P. P., w łącznej wysokości około 2.000 zł.

CO NOWEGO ZA GRANICĄ




WIELKA BRYTANJA

Próby ze stalą nierdzewiejącą. Dwa nowe typy samolotów wojskowych Hawker, skonstruowane ze stali nierdzewiejącej, poddano obecnie bardzo szczegółowym próbom, mającym na celu stwierdzenie właściwości tego nowego materjału konstrukcyjnego. Dwumiejscowy samolot „Osprey" zostanie umieszczony na wieżyczce armaty krążownika brytyjskiego i po paru tygodniach podróży będzie poddany szczegółowym badaniom w celu sprawdzenia, czy nie zjawiły się ślady korrozji. Dalej nastąpi szereg lotów próbnych na tymże samolocie, a wreszcie czeka go trzydniowa kąpiel morska na głębokości kilku metrów pod wodą.

Jedenastoletni pilot. Anglja posiada obecnie najmłodszego w całym świecie pilota. Jest nim młodziutki John Lipton, który mając 11 lat otrzymał już licencję pilota. Nie wolno mu jednak do czasu osiągnięcia przepisowego wieku (16 lat) latać samemu. Nie zniechęca go to do brania udziału w różnych lokalnych zawodach i meetingach, na których podobno zadziwia wszystkich brawurą i opanowaniem samolotu.

Komunikacja lotnicza Londyn — Australja. Brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa oznajmia, że linja łącząca Londyn z Australją zostanie otwarta już w ciągu bieżącego lata. Jej regularna eksploatacja rozpocznie się od kwietnia 1934 roku. Linja będzie eksploatowana częściowo przez Imperial Airwayes, Indjan Transcontinental Airways oraz przez Australijskie Towarzystwo Transportowe.

Obecnie istniejąca linja z Londynu do Karachi ma być przedłużona i prowadzić będzie przez Kalkutę, Rangoon, Singapore i Port Darwina.

Podróż z Londynu do Singapore trwać będzie 10 dni, podczas gdy przebycie tej samej przestrzeni drogą morską wymaga 24 dni. Do przelotów mają być użyte samoloty lądowe typu Atalanta oraz wodnosamoloty typu Scipio, zarówno jedne jak i drugie zaopatrzone są w cztery silniki.

AUSTRALJA

1.500.000 franków nagrody za przelot. Wielki filantrop australijski, sir Mac Pherson Robertson, znany ze swych hojnych subwencyj różnych podróży i lotów mających na celu zbadanie nowych tras komunikacyjnych, obecnie oddał do dyspozycji burmistrza Melbourne'u półtora miljona franków, które mają stanowić nagrodę za lot na dystansie Londyn — Melbourne.

O nagrodę wspomnianą może się ubiegać każdy pilot. Zostanie ona przyznana i wypłacona dopiero w październiku roku 1934, z okazji stulecia istnienia miasta Melbourne.

FRANCJA

Kobiety w lotnictwie. Energicznej pilotce francuskiej, pani Maryse Hilsz, nie wystarcza już pilotowanie samolotów turystycznych. Obecnie lata ona z dużem zacięciem na samolotach wojskowych Bréguet'a, a ostatnio odbyła szereg lotów na rajdowym Bréguet'cie pułkownika Bouscat i załogi Codos — Robida.

Kto wie, może doczekamy się jeszcze utworzenia lotniczej eskadry kobiecej?

Fuzja komunikacyjnych linij lotniczych. Z dniem 1-go września roku bieżącego we Francji utworzona zostanie fuzja wszystkich dotychczas istniejących francuskich linij lotniczych. Wchodzą tu w rachubę: Air - Orient, Air - Union, linje Farman'a, Cidna i Aéropostal. Pomiędzy francuskiem ministerstwem lotnictwa a przedstawicielami nowego towarzystwa podpisany zostanie kontrakt na lat piętnaście z tem, że subwencje, dosięgające obecnie 155 miljonów franków, będą się automatycznie zmniejszały co roku o 5 miljonów, co jednak nie może wpłynąć na jakiekolwiek zmniejszenie aktywności linij lub zaopatrzenia ich we wszelkie ulepszenia.

Nazwa nowego towarzystwa nie jest jeszcze ustalona.

Zawody o puhar Deutsch 1934 r. Regulamin zawodów o puhar Deutsch na rok 1934 już został opracowany, co przyczyni się wybitnie do ułatwienia pracy konstruktorów i do normalnego treningu pilotów. Regulamin obejmuje między innemi przelot nad 2.000 kilometrowemi odcinkami trasy na samolocie z silnikiem o maksymalnej pojemności ośmiu litrów; następnie zaś lot na przestrzeni pięciuset kilometrów z szybkością ponad 250 km/godz.

Pierwszy szybowiec nad Paryżem. Georges Bouvier, szef-pilot towarzystwa „Avia", zrealizował po raz pierwszy we Francji przelot nad Paryżem na szybowcu. Wleczony z Chartres przez samolot, Bouvier puścił hol nad Paryżem na wysokości 1.700 metrów i utrzymał się w powietrzu 45 minut. Nie mógł on dostatecznie wyzyskać korzystnych, niskich prądów, ze względów bezpieczeństwa.

Po 45 minutach lotu Bouvier wylądował w porcie le Bourget. Szybowiec, na którym został wykonany ten lot, jest to „Avia 41—P".

Powrót de Verneilh'a. Pilot francuski de Verneilh, znany w Warszawie ze swojego kilkudniowego pobytu w lipcu roku bieżącego, w dniu 17 lipca powrócił drogą powietrzną do Paryża, gdzie wylądował o godzinie 18.30 w le Bourget.

Pan de Verneilh na swoim trzymiejscowym samolocie Couzinet — 33 z silnikiem Gipsy LLL wraz z dwoma pasażerami opuścił Paryż dnia 6-go lipca i przez Kopenhagę, Malmö, Oslo, Gotthburg, Sztokholm i Revel dotarł do stolicy Polski, skąd w ciągu 10 godzin przyleciał do Paryża, ogółem pokrywając 7.000 km.

Pomnik Guynemera. W Dunkierce został utworzony komitet budowy pomnika słynnego asa wojennego lotnictwa francuskiego, dowódcy eskadry „Bocianów", Guynemera. Prezesem Komitetu został Prezydent Republiki Francuskiej, członkami zaś: Laurent-Eynac, marszałek Petain, generał Weygand i kilka znanych osobistości ze środowiska lotniczego.

HISZPANJA

Pomoc rządowa dla nabywców samolotów. Naczelne władze lotnictwa cywilnego, dążąc do rozwoju lotnictwa prywatnego, ustanowiły dla nabywców samolotów premje w wysokości: 1) 8.000 pesetów za płatowiec i silnik konstrukcji wyłącznie hiszpańskiej, 2) 5.000 pesetów za płatowiec konstrukcji hiszpańskiej z silnikiem zagranicznym i 3) 1.500 pesetów w wypadku kupna zagranicznego płatowca z silnikiem również zagranicznej konstrukcji.

ITALJA

Propozycja Marconi'ego. Po ostatecznem powzięciu i ogłoszeniu decyzji lotu wodnosamolotów italskich, do generała Balbo zgłosił się Marconi z prośbą, aby mu było wolno wziąć udział w tem przedsięwzięciu, nie jako zwykłemu pasażerowi, lecz jako kierownikowi służby radio-telegraficznej w czasie raidu. Generał Balbo, wzruszony tą prośbą słynnego wynalazcy, musiał mu jednak odmówić, nie chcąc — pomimo przedsięwziętych środków ostrożności — brać

na siebie odpowiedzialności za tak cenny skarb, jakim jest dla Italji życie Marconi'ego.

Opieka nad sierotami po pilotach. W 1921 roku powstał w Italji pierwszy komitet, celem wzniesienia instytutu, w którym miały być przyjmowane i wychowywane sieroty po poległych lotnikach. 24 kwietnia 1927 roku zamieniono tę instytucję na „Narodową akcję pomocniczą dla wdów i sierot po lotnikach". Do tego czasu pomoc finansowa dla akcji personelu latającego miała formę luźną. Od roku 1927 skonsolidowała się w formie stałego, choć nadal dobrowolnego podatku, w wysokości pewnej stawki rocznej od dodatku lotniczego. Dobrowolne datki przemysłu lotniczego płynęły również coraz szczodrzej, zasilając fundusz.

Wkrótce potem Ministerstwo Lotnictwa wydało rozporządzenie, mocą którego ⅕ część dochodów netto z zarządu kasyn i sklepów, znajdujących się we wszystkich wojskowych portach lotniczych, oraz nadwyżki z dorocznej imprezy lotniczej „Giornata delle' Ala" miały wpływać do funduszu „Narodowej Akcji Pomocniczej".

Tym sposobem w ciągu 6 lat, od 1927 do 1932, wpłynęło na cel powyższy 4.200.000 lirów. Cyfry te mówią same za siebie.

Ale nie koniec na cyfrach. W dniu 30 października 1930 roku Instytut w Gorycji, ochrzczony imieniem znanego pilota Umberto Maddaleny i zorganizowany przez włoskie Ministerstwo Lotnictwa przyjął pierwsze sieroty po poległych lotnikach italskich. Z początkiem 1931 roku ukończono także budowę instytutu w Loretto. Otrzymał on imię znanego lotnika wojennego, — Francesco Baracca.

Jak widać z powyższego, opieka nad sierotami lotniczemi w Italji funkcjonuje naprawdę doskonale, nie obciążając przytem w najmniejszym nawet stopniu budżetu państwa.

Zaproszenie Kronfelda do Italji. Rekordzista lotów szybowcowych, Kronfeld, został zaproszony przez rząd italski do wzięcia udziału w charakterze doradcy technicznego w organizacji szybownictwa alpejskiego. W najbliższych dniach Kronfeld udaje się do Italji.

Próbny lot samolotu Breda-33. W czasie ostatnio odbytych prób z samolotem Breda-33, zaopatrzonym w silnik Colombo, inżynier Ambrogio Colombo dokonał lotu na dystansie 2.250 kilometrów ze średnią szybkością 213 km/godz. Ten imponujący, oficjalnie skontrolowany i zatwierdzony lot odbył się na trójkącie Montecelio — Ocrtebello — Terracine. Lot został przerwany wskutek zapadających ciemności. Po wylądowaniu samolotu zbiorniki zawierały jeszcze dostateczną ilość paliwa na przebycie 350 kilometrów.

NIEMCY

Komunikacja lotnicza. Dwa samoloty komunikacyjne Junkers W. 34, należące do towarzystwa niemiecko - chińskiego „Eurasia", odbyły bez wypadku piękny lot z Berlina do Chin. Rajd ten, przygotowany bez rozgłosu przy wybitnej pomocy rządu sowieckiego, został wykonany w ciągu 50 godzin lotu, na przestrzeni, wynoszącej 10.000 km.

Obecnie oba wspomniane Junkersy mają być użyte na linji Lancho—Urumczi, której otwarcie nastąpi lada dzień.

Sieć linji towarzystwa „Eurasia" obejmuje w miesiącach letnich roku bieżącego trzy następujące linje: Nankin—Lojang—Sianfu—Lanchow; Lanchow—Urumczi; Szanghaj—Nankin—Lojang. Utrzymanie komunikacji na linji Lanchow—Urumczi, długości 1.850 km., jest najtrudniejsze. Dotychczas między temi miastami istniała jedynie komunikacja drogą ziemną, przy użyciu karawan.

Seryjna budowa tanich samolotów. Towarzystwo konstrukcyjne Nestler i Breitfeld w Wittigsthalu przystąpiło obecnie do seryjnej budowy samolotu turystycznego typu „Me—V", projektowanego przez inżyniera Mehra. Jest to jednomiejscowy dolnopłat konstrukcji drewnianej, zaopatrzony w silnik D. K. W., o mocy 20 KM. Cena tego samolotu wynosić ma około 3.000 marek. Jego dane charakterystyczne są następujące: rozpiętość 11 metrów, powierzchnia nośna 13,7 m², waga własna 220 kg., ciężar całkowity 340 kg., ciężar użyteczny 120 kg., szybkość maksymalna 120 km/godz., szybkość podróżna 105 km/godz., szybkość przy lądowaniu 48 km/godz., pułap 3.500 m., start na przestrzeni 60 m., lądowanie na przestrzeni 80 m. Zużycie paliwa 7,7 litra na godzinę.

Samolot ten może być również użyty do lotów akrobatycznych.

Samolot za tysiąc marek. Pilot szybowcowy Peter Hesselbach odbył w Rossitten szereg bardzo udanych lotów na szybowcu Zögling, zaopatrzonym w stary 15-konny silnik motocyklowy Douglas. Szybowiec ten został skonstruowany i kilkakrotnie ulepszony przez inżyniera Beyera. Pomimo wbudowania starego i zużytego silnika, pilotowi udało się osiągnąć wysokość 1.000 metrów w przeciągu 16 minut.

W przyszłości, opierając się na próbach tego zmotoryzowanego szybowca, konstruktorzy niemieccy zamierzają budować silnik 15—20 konny, który zastąpi obecnie użyty silnik motocyklowy. Cena takiego silnika nie powinna przekroczyć 400 marek.

Wówczas szybowiec, skonstruowany przez amatora, kosztowałby wraz z silnikiem i instrumentami około 1.000 marek i byłby najidealniejszem przejściem od szybowca bezsilnikowego do normalnego samolotu.

Doświadczenia z paliwem ciężkiem. Lotnictwo niemieckie nadal przeprowadza studja nad kwestją zastosowania ropy, jako paliwa do wielkich samolotów transportowych.

Silnik Diesla przedstawia tyle wartości z niemieckiego punktu widzenia, że łatwo jest zrozumieć zainteresowanie tamtejszych sfer lotniczych wspomnianą kwestją.

Ze znajdujących się obecnie w użyciu silników pędzonych ropą, najdoskonalszym zdaje się być silnik „Juno 4", Junkersa. Zużywa on 160—170 gramów paliwa na jednego KM i godzinę pracy.

Jasną jest rzeczą, że taka oszczędność na paliwie kolosalnie wpłynie zarówno na zasięg samolotu, jak i na ilość ciężaru użytecznego, który będzie on mógł zabrać na pokład. Co za tem idzie, koszty eksploatacji takiej maszyny zmniejszą się bardzo znacznie.

Jeśli przekalkulować dane zużycia paliwa dla wielkiego samolotu transportowego Junkers G—38, to otrzymamy wynik następujący: przy zasięgu (obecnym) 1.500 km., ciężar użyteczny samolotu wzrasta o 1.200 kg., przyczem maszyna nie traci na szybkości i zdolności wznoszenia się.

STANY ZJEDNOCZONE

Szybki przelot. Znany lotnik amerykański, Frank Hawks, 10 czerwca odbył lot poprzez kontynent Ameryki Północnej z Los Angeles do New Yorku. Lot ten trwał 13 godzin i 27 minut. Jest on godzien zanotowania, gdyż odbyty został z przeciętną szybkością 300 km./godz. na całej olbrzymiej przestrzeni 4.000 km.

Frank Hawks leciał na samolocie zaopatrzonym w przyrządy do automatycznego pilotowania, które pozwalają pilotowi na pewnej wysokości odpocząć, nadawszy odpowiedni kierunek maszynie (kurs lotu utrzymywany jest nadal automatycznie).

Pływające wyspy. W Stanach Zjednoczonych ukończono wreszcie budowę pierwszej wyspy pływającej, która ma służyć do lądowania wielkich samolotów transoceanicznych i będzie zakotwiczona o 500 mil od New Yorku, między Ameryką i brzegami Hiszpanji. Wyspa będzie mogła pomieścić trzystu pasażerów i personel obsługujący, złożony ze 125 ludzi.

Zarówno wykończona wyspa jak i trzy następne mają być zakotwiczone już w roku 1934.



Samolot „Winnie Mae", na którym Post pobił swój rekord lotu dokoła świata.

Sprawozdanie z tego lotu i innych, atlantyckich, podamy w następnym numerze.

Janusz Meissner

JEDENAŚCIE MINUT OPÓŹNIENIA

(Nowela)

Start z Pragi opóźniał się. Wszystko było gotowe: pasażerowie już od dziesięciu minut siedzieli na swoich miejscach, silnik pracował na wolnych obrotach, rzuciwszy w przestrzeń trzykrotne wyzwanie podczas próby serji świec na ziemi, a pilot jakoś nie kwapił się, by siąść za sterem, gdzie czekał nań zniecierpliwiony mechanik.

Podszedł kierownik ruchu, wymownie spoglądając na zegarek.

— Czemu pan nie odlatuje, panie Hollak? Jest sześć minut po czasie.

— Nadrobię w drodze. Czekam na mój bagaż.

— Wiele pan nie nadrobi: wiatr jest północno-wschodni, a do Warszawy nie tak znów daleko.

To była prawda. Na przestrzeni 530 kilometrów pod dość silny wiatr nie wiele można wydusić z maszyny.

— Muszę zabrać ze sobą paczkę — powiedział Hollak.—Lada chwila przywiozą mi ją z miasta.

Przed wejściem do urzędu celnego zatrzymała się taksówka. Chłopiec z dużym pakunkiem wysiadł i znikł we drzwiach.

— Już jest — ucieszył się pilot.

Formalności nie trwały długo i paczka powędrowała do wnętrza samolotu. Hollak troskliwie ustawił ją obok swego miejsca. Kierownik ruchu ciekawie rzucił okiem na stempel celny.—Kwiaty — widniał napis na opakowaniu. Uśmiechnął się i wzruszył ramionami: zaiste Hollak miewał dziwaczne pomysły; po jakiego licha wiózł kwiaty z Pragi do Warszawy? Czy w stolicy Polski niema kwiaciarni?!

Kiedy wreszcie odprawił maszynę, było trzynaście minut po czasie.

— Niech się pan śpieszy — powiedział jeszcze na pożegnanie. — Czy pan wie, że między pasażerami leci także pani Dobrowolska, żona dyrektora Linji.

Hollak niezbyt się tem przejął.

— Nic to pana nie obchodzi? — gderał urzędnik. — W razie spóźnienia zapłaci pan napewno karę: dyrektor będzie czekał w Warszawie.

Odpowiedział mu już tylko głęboki bas silnika. Śnieg, zmieciony pędem, uniósł się z ziemi, płasko wionął z pod stateczników i tumanem srebrzystego pyłu pognał w stronę hangarów. Prosta linja skrzydeł przekreśliła wieże kościołów i złote od słońca dachy Pragi, wydźwignęła się ponad nie, pochyliła się w płytkim skręcie o kilkanaście stopni i zwolna stawała się coraz krótsza i coraz cieńsza: samolot parł na północo-zachód całą siłą swych pięciuset koni.

Olbrzymie, spienione śniegiem bałwany i fale Sudetów wznosiły się i opadały zwolna. Czasem, kiedy słońce pośliznęło się po ich błękitnej białości, tryskały ostrym blaskiem prosto w oczy pilota. Czasem wykrawały w swych zboczach wielkie płachcie czarnego lasu, który zapadał w bruzdy dolin, albo wpełzał aż na szczyty. Czasem sięgały wysoko i stawały się tak mgliście niebieskie, jak sam horyzont; dopiero z bliska widać było ich dźwigające się w górę grzbiety.

A potem zaczęły łagodnieć. Były coraz niższe i coraz wolniej falowały tam w dole. Aż gdzieś pod Wrocławiem spłynęły w równą płaszczyznę, rozciętą napół zamarzłem korytem krętej rzeki.

Wtedy Hollak po raz pierwszy spojrzał na zegarek. Prawie połowa opóźnienia była już wyrównana. Gdyby leciał wprost na Warszawę, mógłby dać silnikowi odpocząć choć z pół godziny na mniejszym gazie. Ale busola umieszczona przed nim nie wskazywała kursu na Warszawę...

Naturalnie żaden z pasażerów tem się nie interesował: podziwiali piękne widoki, dzielili się wrażeniami. A gdyby nawet. — Zboczenie o kilkanaście stopni na wschód? — Kto z nich zna się na tem?

Hollak zlekka naciska ster: jeszcze pięć kilometrów więcej na godzinę.

Jeżeli wszystko pójdzie dobrze, można będzie jednak przylecieć na czas. Nie chodzi o tę karę, którą płaci się za nieusprawiedliwione opóźnienie. Kilkadziesiąt złotych nie stanowi poważnej sumy dla pilota linji komunikacyjnej. Ale Hollak jest punktualny i solidny. Utrata dobrej opinji bolałaby go naprawdę.

Warczy silnik i jednostajnie a niepostrzeżenie mijają kwadranse lotu. Polsko-niemiecka granica również niepostrzeżenie spływa w tył tam w dole. Tym razem wielki pasażerski jednopłat przelatuje nad nią o całe 30 kilometrów dalej na wschód, niż zwykle. Pasażerowie nie wiedzą o tem wcale.

Dopiero w godzinę później, kiedy niespodziewanie milknie silnik i maszyna kładzie się w wiraż nad stacją kolejową z napisem Piotrków, by z pod skrzydła ukazać zdziwionym oczom podróżnych wieże starego kościoła i proste ulice miasta, lekki niepokój przyśpiesza bicie serc: co się stało?

Za okopconym kominem fabryki, przy piaszczystej drodze — kwadrat rzadkich zarośli i drzew, opasany murem. Kaplica w środku białej, smutnej alei.

— Cmentarz?

Przez dyskretny klekot silnika i miękki szum pędu nieśmiało jąka się dzwon.

W szybach samolotu sześć zdumionych, ciekawych, niespokojnych twarzy. Przed cmentarną bramą — karawan i mały kondukt: kobieta w żałobie i sześć ciekawych kumoszek. Grabarze zdejmują sosnową trumnę.

Silnik gra. Maszyna krąży nad pogrzebem, wyciągając wdół ramię lewego skrzydła.

— To potrwa z dziesięć minut — myśli pilot.

Szybko oblicza:

— Dziesięć minut tu, trzynaście opóźnienia w Pradze i różnica na trasie, o 40 kilometrów dłuższej. Powiedzmy—razem pół godziny przy normalnej szybkości. Do Warszawy jest 140 kilometrów. Spóźnię się o kwadrans.

Pochód na dole rusza. Ludzie podnoszą głowy, by spojrzeć na samolot.

Jeszcze jeden krąg, i jeszcze.

— Co sobie pomyślą pasażerowie ?

Wolno cmentarną aleją idą czarne postaci za czarnym kształtem trumny. Wolno skręcają w boczną ścieżkę. Daleko od kaplicy, pod mur, na najtańsze kwatery.

Zimny i ponury na śniegu ciemnieje dół grobu.

Wtem z krążącego samolotu odrywa się jakiś przedmiot i pada z chrzęstem na świeżo zrytą ziemię. Białe i czerwone róże, świerkowe gałęzie. Szarfy. „Od przyjaciela z Czechosłowacji".

SP-AKL przyleciał do Warszawy z jedenastominutowem opóźnieniem. (Zarząd gwarantuje pasażerom punktualność z tolerancją do pięciu minut).

Wprawdzie nikt nie miał pretensji do Zarządu, ale — zaufanie zdobywa się solidnością w drobiazgach. Za niewielką różnicę czasu wypłacono sześciu osobom premje w wysokości 20% ceny biletów.

Dyrektor Dobrowolski zapytał o nazwisko pilota.

— Hollak.

— Co?! — zdumienie w oczach za okularami w rogowej oprawie.

Chciał z nim porozmawiać.

Hollak przyszedł do gabinetu. Matowa szyba we drzwiach, zegar w piaście od śmigła, dywan, ciężkie orzechowe biurko. Na ścianach nudne, nikomu niepotrzebne fotografje, na które patrzy się nie widząc ich wcale.

— Niechże mi pan powie, dlaczego? Zawsze uważaliśmy pana za najlepszego i najpewniejszego. Zabłądził pan?

— Nie. Miałem dobrą pogodę. Spóźnienie powstało z mojej winy.

Gest zniecierpliwienia. Dyrektor śpieszy się: żona czeka.

— Więc?

— Zaborski umarł, panie dyrektorze. Byłem na jego pogrzebie.

— Gdzie pan był?

— W powietrzu naturalnie. Ja i sześciu pasażerów w powietrzu, nad cmentarzem; jego żona i kilka bab — tam, na dole. Rzuciłem mu wieniec. Nie było nikogo więcej z lotników, a przecież Zaborski...

— Ten, nasz Zaborski?! — twarz dyrektora oblewa się lekkim rumieńcem.

— Ten sam.

— Dziękuję panu.

Dyrektor jest bardzo zmieszany.

— Dziękuję panu. A... co do premji dla pasażerów... naturalnie wliczymy to do kosztów handlowych.

Długi, mocniejszy niż zwykle uścisk dłoni.

— Tak, bardzo panu dziękuję.

Dziwna, niezwykła, jakże tragiczna historja! Jerzy Zaborski, bohater lotu dokoła świata: 38.000 kilometrów w dziesięć dni i osiem godzin!

Kiedy startował z Warszawy na wschód, nikt go nie znał. Zaczęto mówić o nim dopiero na trzeci dzień. Był wówczas już w Tokio i wybierał się drogą przez wyspy Hawajskie do San Francisco. Przeleciał ogromny szmat lądu niemal bez odpoczynku i wszyscy znani lotnicy przepowiadali mu śmierć na Pacyfiku. Dziesięć tysięcy kilometrów nad oceanem. Szaleństwo.

Poleciał mimo to. W niespełna trzy doby później lądował na zachodnim wybrzeżu Ameryki. Omal nie rozszarpały go rozentuzjazmowane tłumy.

Chicago i New York widziały go tylko przelotnie. Na kilka godzin zatrzymał się w South Brook w Kanadzie. Stamtąd jednym skokiem przebył Atlantyk i stanął w Nantes, jako bohater, o którym mówił cały świat.

Nie chciał zatrzymać się w Paryżu; gnał na przełaj do Polski. Ale szalejące po drodze burze zepchnęły go na południe. Gdzieś w okolicach Pilzna zatarł mu się zawór. Kilkaset kilometrów przed Warszawą.

Wylądował szczęśliwie i spotkał się z niezwykle miłem przyjęciem, choć nikt nie wiedział tu o jego sławie. W ciągu dwuch godzin z Pragi przybył samolot z pomocą. Pilot Wacław Hollak przywiózł mu nowe zawory i mechaników. Razem odlecieli do Warszawy.

Stolica nosiła na rękach Zaborskiego. Wydzierano go sobie przez kilka dni, póki nie zaczęły napływać zagraniczne zaproszenia: od Angielskiego Aeroklubu na meeting w Hendon, od Fokkera do Amsterdamu, od prezydjum F. A. I. z Paryża, od Ossowiachima, od Szwajcarji, od Belgji, od Niemiec; ze wszystkich stron.

Odmówił. Oświadczył, że leci do Czechosłowacji, gdzie ma prawdziwych przyjaciół i że przyjmuje stanowisko pilota na Polskich Linjach Lotniczych.

Ci, którzy umieją na wszystkiem robić dobre interesy, wzruszali ramionami: poco w takim razie dokonał tego szaleńczego lotu? Poco narażał życie? Zawrotna karjera Costes'ów, Lindbergh'ów i Byrd'ów pchała mu się w ręce, a on jej nie widział. Wolał odwiedzić jakiegoś nikomu nieznanego Hollaka i małą Republikę, która przyjęła go dwoma zaworami do silnika i kuflem piwa, nawet nie wiedząc, kto to jest Zaborski.

Minął rok. Zwaliły się dawne, stanęły nowe rekordy. Loty do Australji, loty na Madagaskar, na Biegun, przez Atlantyk. Dwie Amerykanki utrzymały się 20 dni w powietrzu bez lądowania; Niemcy zbudowali 300 osobowy samolot; Anglicy osiągnęli 750 km. na godzinę. Nikt wprawdzie nie pokusił się o lot dokoła świata na sportowej maszynie, ale o Zaborskim zdołano już zapomnieć.

Naturalnie był kandydatem na Challenge. Ale właśnie na krótko przed lotniczym Maratonem Europy zaczęła się jego choroba. Z początku było to jakieś niedomaganie psychiczne. Nie mógł usiedzieć na miejscu. Porzucił pracę, aby odpocząć i wyjechał z żoną na południe. Zwiedzili Italję, Grecję, Turcję. Potem Hiszpanję i Marokko. Jakiś niewytłumaczony niepokój gnał Zaborskiego z kraju do kraju i z miasta do miasta. Zjawiły się napady strachu i melancholji.

Lekarze orzekli: powiększenie tarczycy. Kąpiele, naświetlania, d'Arsenvalizacja.

Nagle wszystko przeszło. Zaborski postanowił wrócić. Zatęsknił do latania, jak tęskni pilot po kilkumiesięcznej przerwie.

To było w Warszawie. Zgłosił się do Aeroklubu na trening: za cztery tygodnie miał wziąć udział w Challenge'u.

Kiedy siadał za sterem mocniej lekkiej maszyny, wszystkie niepokoje i smutki uciekły wraz z wichrem pędu, który przetoczył się po lotnisku na rozhukanej kwadrydze amerykańskiego startu.

W górę!

Ale na 500 metrów czerwone i czarne płatki otoczyły głowę pilota zawieruchą omdlenia. Niespodzianie chwyciły go torsje.

Zawrócił. Trzeba było przecież wylądować.

Ochryple stęknęło podwozie. Zaskrzypiały koła, zdzierane z osi gwałtownym trawersem. Trzasły golenie i zastrzały, jak łamane kości. I wtem, tuż nad głową — nieruchoma ziemia.

Cisza. Tylko benzyna cieknie z pękniętego zbiornika.

Nie skończyło się na tem. Wprawdzie dano mu szkolną maszynę starego typu, za którą złożył kaucję. Nawinął się Hollak, więc polecieli we dwuch. Zaborski prowadził. Nisko, na 200 metrów, krążyli dokoła lotniska. Wylądowali. Raz, drugi, trzeci.

— Przecież ja umiem latać? Nie zapomniałem.

— Co za myśl? Naturalnie umiesz. Jeszcze jak! Poprostu wtedy byłeś zmęczony.

Jednak powyżej 500 Zaborski nie poleciał już nigdy.

Skromna posadka w jakiemś biurze na prowincji skończyła się po dwuch miesiącach. Zaborski był chory. Opuścili go wszyscy i wszyscy o nim zapomnieli.

Ach, nie: ktoś opłacał szpital i mieszkanie w Piotrkowie. Od czasu do czasu przychodziły przekazy pieniężne.

Zaborski stracił już wtedy zupełnie władzę w rękach. Nie mógł mówić i nie poruszał głową. Paraliż zwolna pełzał po jego nieruchomem ciele wdół, ku sercu.

Wtedy zjawił się Hollak. Nie wiedział, że jest tak źle i nie zdążył przenieść Zaborskiego do prywatnej kliniki w stolicy; agonja nastąpiła nazajutrz. O śmierci dowiedział się w Pradze telegraficznie.

Jak wiele można się dowiedzieć w ciągu paru godzin o ludzkiem nieszczęściu! O rozpaczliwej pogoni za rozwiewającem się złudzeniem, o tem staczaniu się ze stopnia na stopień — coraz niżej — od sławy największego asa, aż do nędznego bezwładu paralityka w prowincjonalnym szpitalu. Ja-

ką otchłań goryczy musiał przebyć ten człowiek! Jak strasznie przekilnać musiał los, który nie dał mu wspaniałej śmierci w boju o panowanie nad przestworzem, lecz powalił go jeszcze za życia, pastwiąc się nad zwyciężonym...

Dyrektor Dobrowolski znów jest w swojem biurze. Telefony, informacje, szczegóły.

— Więc jednak byli tacy, którzy znali tę nędzę? I ten Hollak... Dlaczego nic powiedział?

Telefony, depesze, listy. Od Aeroklubu, do Pragi, do ministerstw.

— Za późno! Naturalnie, że za późno. Tylko jeden przyjaciel z Czechosłowacji pamiętał: on i sześciu pasażerów w powietrzu; żona i kilka obojętnych sąsiadek na cmentarzu. Jeden jedyny wieniec.

Biegną słowa na falach radja. Wyskakują litery na białych arkuszach papieru w takt stukania klawiszów Underwooda. Klekoce telegraf. Podpisy. Adresy.

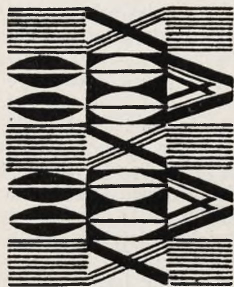
————

Nazajutrz Piotrków Trybunalski ocknął się wśród szumu, brzęczenia, klekotu silników. Przybywały samoloty ze wszystkich miast Polski. Klucze maszyn wojskowych z biało-czerwoną szachownicą na skrzydłach; barwne samoloty sportowe ze znakami klubów; płatowce fabryczne, ligowe, prywatne. Sypały się kwiaty na świeży grób, okrywały ciche ścieżki i aleje cmentarne.

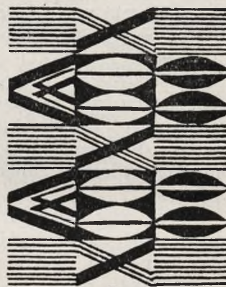
Nagle w ten korowód, krążący nad zapomnianym zmarłym, werżnął się równy klin jakiejś eskadry. Na trzy trójkąty dzielone koła: białe, niebieskie i czerwone.

Przybyli przez Cieszyn, omijając niemiecką granicę. Nie uprzedzali nikogo o swoim przylocie: wiedzieli przecież, że tu, w Polsce zawsze będą im radzi.

Zmieszały się w powietrzu maszyny. Przyjaciele lotnicy razem żegnali Zaborskiego.



BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«





AEROKLUB LWOWSKI

Urzędowanie. Z powodu kanikuły wakacyjnej, urzędowanie zredukowano do 3-ch dni w tygodniu (wtorki, czwartki i soboty 19 — 20).

Sport motorowy. W m. czerwcu wykonano w klubie 296 lotów w czasie 37 h. 27'. Klub wysłał jedyną na chodzie maszynę sportową RWD-4 na zawody wileńskie, gdzie pilot nasz, A. Szarek, zajął II-gie miejsce w zlocie kometowym oraz II-gie miejsce w locie na regularność, mimo zdefektowanej busoli. Parę zaś dni temu świeżo wykończony płatowiec RWD-5 został użyczony p. płk. B. Kwiecińskiemu na lot do Barcelony pod sterem pilota klubowego, p. K. Chorzewskiego.

Sport szybowcowy. Poza działalnością Bezmiechowej, o której mowa na innem miejscu, A. L. zorganizował letni kurs pilotażu szybowcowego w Czerwonym Kamieniu dla kandydatów na instruktorów z O. K. S. we Lwowie. Kurs rozpoczął się 10 lipca. Następny kurs rozpocznie się pod koniec sierpnia. W ramach programu szkoły szybowcowej w Bezmiechowej zorganizowano na lotnisku w Skniłowie kurs lotów wleczonych, które przekonały o wielkich możliwościach lotów żaglowych nad terenami płaskiemi, czego dowodem uzyskane rekordy.

P. W. lotnicze. Kandydaci ośrodka P. W. lotniczego do szkolenia motorowego rozpoczęli kurs praktyczny pilotażu, który odbywa się w bieżącym roku na lotnisku w Łucku. Kierownikiem kursu jest p. kpt. pil. Massalski.

Sekretarz
(—) inż. S. Sladek

Lwów, 19.VII.33.

AEROKLUB WILEŃSKI

Szkolenie i trening. W miesiącu czerwcu wylatano 18 godzin i 20 min., w czem wykonano kilka krótkich przelotów. Latało 8 pilotów.

Kursy teoretyczne. Zakończono kursy teoretyczne: motorowy i szybowcowy. Kurs motorowy ukończyło 25 osób. Kurs szybowcowy — 28 osób.

Propaganda. W czasie „Tygodnia 10-lecia L. O. P. P." Aeroklub Wileński zorganizował na lotnisku w Porubanku pokazy lotnicze, oraz rozdanie dyplomów pilotom Aeroklubu, wyszkolonym w roku ubiegłym. Dyplomy otrzymali: pp. Kurec Włodzimierz, Podziunas Ryszard, Masalski Michał i Pimonow Aleksander.

Pokazy zgromadziły tłumy publiczności. Wstęp na lotnisko był bezpłatny.

Na skutek akcji propagandowej Aeroklubu Wileńskiego, miasto Oszmiana rozpoczęło budowę lotniska sportowego. Lotnisko jest już w połowie gotowe.

Za Zarząd:
w/z Sekretarza:
(—) W. Giedroyć

Wilno, 19.VII.33.



LUBELSKI KLUB LOTNICZY W LUBLINIE

Teoretyczny kurs pilotażu. W dniu 1.VI b. r. zakończono teoretyczny kurs pilotażu przy Lubelskim Klubie Lotniczym. Kurs ukończyło z wynikiem dodatnim — 14 słuchaczy.

Dnia 19 czerwca rozpoczęto praktyczne szkolenie w obozie p. w. l. Lublin 6 osób.

Nadzwyczajne walne zgromadzenie. Dnia 6 lipca odbyło się nadzwyczajne walne zgromadzenie Lubelskiego Klubu Lotniczego. Na zebraniu tem między innemi uchwalono projekt nowego statutu L. K. L. i wybrano nowy zarząd w składzie następującym: Prezes — inż. Marjan Bartolewski, wiceprezes — inż. Janusz Arkuszewski, sekretarz — Zygmunt Kruk, skarbnik — Jan Kruk, kier. sportowy — inż. Janusz Lange, kier. szybowcowy — Andrzej Wałach. kier. szkoły — inż. Witold Grabowski, kier. Sekcji Kult.-Oświat. — Jerzy Krukowski, kier. techniczny latania — Jerzy Snawadzki, kier. zaopatrzenia — Wł. Dąbkowski, kier. biura konstrukcyjnego — Józef Medwecki, delegat do Rady Klubów — inż. Tadeusz Gumowski.

Prezes:
(—) Inż. M. Bartolewski

w/z Sekretarza:
podpis nieczytelny
Lublin, 17.VII.33.

Redaktor odpowiedzialny: **Jerzy Osiński.** Wydawca: **Komitet Stołeczny L. O. P. P.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15. Klisze wykonano w Zakładzie „Helios", Warecka 12.



BĄDŹ GOTÓW!
kup zawczasu
POLSKĄ MASKĘ
dla własnej obrony
przeciwgazowej
L.O.P.P.
ŚWIĘTOKRZYSKA 12
TEL. 533-92


SAMOLOTY:
WOJSKOWE
KOMUNIKACYJNE
SPORTOWE